

3. 現状分析と改善への障害確認

3.1 輸入・輸出貿易での法制ならびに行政システム

3.1.1 改善戦略策定上の基本的目標

インドネシアは、その長期の諸戦略が効果を表わすまでは、自国のコスト競争力を損なってはいけない。貿易円滑化行動計画を策定する上での基本的目的は、AFTA, APEC, WTO の枠組みに支えられる地域的、多角的市場展開の利点を享受出来るまでに強い、貿易取引上の国家コスト競争力を実現することであろう。

同時に、ますます地球規模化する世界のビジネス構造の下で、国際貿易取引に係わる全ての公的サービスにおいて、近隣諸国を凌駕する透明性、利便性、利用者都合重視（ユーザー・フレンドリネス）、法的安定性、併せて将来を見通したインフラストラクチャーの展開——こうしたことが外国・国内貿易業者の信頼を勝ち得るための最低必要条件であろう。ましてやインドネシアがアジア太平洋での貿易ハブの一つとして発展するとすれば、これらは絶対に必要となる。

インドネシアはその市場開放と貿易円滑化に向けての一連の努力を真剣に行ってきた。しかし、国際貿易市場での現下の諸展開に照らして観れば、貿易円滑化への更に多くの前向きの改善が必要と、言えるのではなからうか。

例えば、(第2章で見た通り) APEC の貿易円滑化行動計画 (Action Plan) は次の4分野をカバーしている：物の動き（税関、港湾、検疫その他同種の手続きを含む）；基準・認証；人の動きやすさ (mobility)；電子商取引 (e-commerce)。これは即ち、ある特定の国がこれらの目標をより早く達成すれば、その国の輸出・輸入がそれだけ速く進むことを意味する。インドネシアがこうした行動/手段の選択肢メニューから自己の戦略目標を重大な国家目標として前向きに (IMF 合意について一部に見られた服従——compliance——という受動的姿勢でなく) 選択して行くことが、重要と思われる。

3.1.2 貿易円滑化の行動・手法

Table 3.1.1 には、APEC の 2002 年大臣会合で、貿易コスト引き下げという全体的目標達成のために各国が採り得る選択肢として確認された貿易円滑化行動・手法のうち、物の動きに関するものを、取り纏めてある。(同会合では、同時に他の3分野、即ち、基準・認証、ビジネス上の人の移動性、ならびに電子商取引でもメニューが作られた)。

この表は、考え得る行動と手法の最大限のリストであるので、インドネシアのこの面での行動を形成あるいは評価する上での、良い参考資料となり得よう。

Table 3.1.1 Trade Facilitation Menu of Actions and Measures

No.	Objectives
	Actions
1)	Public Availability of Information on Customs and other Trade-related Laws and Regulations
	<ul style="list-style-type: none"> • Make customs and other trade-related laws, regulations accessible to the public in paper form, and electronically • Establish inquiry points for customs and other trade procedures • Provide opportunities for consultation with stakeholders • Establish customs and other trade- related websites.
2)	Appropriate, Transparent and Predictable trade-related Procedures
	<ul style="list-style-type: none"> • Swift customs and other trade-related procedures --- minimizing unnecessary physical examination • Customs and other trade-related laws / regulations in a consistent and uniform manner across the economy • Customs; develop/implement a code of conduct • Simplify procedures for refund / re-imbusement of customs and trade-related duties and taxes • Build partnerships with stakeholders in int'l movement of commercial goods • Refrain from posting minimum import prices
3)	Harmonization of Tariff Structure with the HS Convention
	<ul style="list-style-type: none"> • Fully implement HS Convention with HS 2002 changes • Providing the WCO HS Explanatory Notes in local languages • Build capacity of customs laboratories • Make available precedent-based rulings in electronic format
4)	Simplification and Harmonization on the Basis of the Kyoto Convention
	<ul style="list-style-type: none"> • Fully implement the Body and General Annex, and to the extent possible, the Specific Annexes. • Establish an effective advance ruling process • Establish a surety bond system to allow for entry of goods with payment of duties to be delayed.
5)	Paperless and/or Automation of Trade-related Procedures
	<ul style="list-style-type: none"> • Ensure measures to secure inter- operability in the international supply chain of goods and services • Establish an electronic system to allow shipping companies to compile and issue cargo manifests and transmit them to customs and other administrations • Establish a web-based electronic system for application for and issuance of quarantine documents, health certificates, certificates of origin, and standard certification, with electronic transfer ability to importing authorities. • Adopt common frameworks for trade-related procedures among enterprises, such as Trade Electronic Data Interchange (TEDI) and Pan-Asian E-Commerce Alliance (PAA). • Adopt account-based import processing for importers. Create systems for the collection of duties and taxes on a periodic basis (rather than completing import transactions one at a time).
6)	Adoption of Standard Electronic Format And Harmonized Data Elements
	<ul style="list-style-type: none"> • Adopt UN/EDIFACT or other standard electronic formats for customs and other trade-related procedures. • Use Internet compatible systems for the transmission of trade-related data elements.
7)	Adoption of the Principles of the WTO Valuation Agreement
	<ul style="list-style-type: none"> • Fully implement the WCO Valuation Agreement • Adopt laws/regulations to provide binding valuation decision to importers. • Refrain from posting minimum import prices. • Implement Post Audit Clearance systems.
8)	Clear Appeals Provision
	<ul style="list-style-type: none"> • Adopt laws/regulations to establish appeal system with transparent review and/or judicial process to appeal customs decisions and actions. • Adopt procedures to provide written rulings on issue.
9)	Risk Management
	<ul style="list-style-type: none"> • Develop --- such as systemic cargo-profiling techniques, and/or a computerized risk management system to identify high-risk shipments and minimize physical examination. • Develop an electronic reporting system for importers/exporters and international carriers to

	declare dangerous goods to customs, the port authority and other related administrations.
10)	Guidelines for Express Consignments Clearance <ul style="list-style-type: none"> • Adopt the WCO Guidelines on Express Consignments. • Establish dedicated clearance windows. • Provide round-the-clock customs clearance for express consignments.
11)	Provisions for Temporary Importation, e.g. Acceding to the A.T.A. Convention or the Istanbul Convention <ul style="list-style-type: none"> • Accede to the A.T.A. Carnet Convention and/or Istanbul Convention on Temporary Admission and ensure all laws, regulations and procedures are consistent with the conventions.

Source : www.apec.info/web/ APEC Online

Table 3.1.1 記載の諸課題に加えて、APEC の貿易投資委員会の下の 10 の小委員会／グループでは、貿易円滑化促進に向けて、下記の重要な課題が議論されている。

- 知的所有権
- 競争政策と規制撤廃
- 政府調達
- 基準
- 税関の完全性

3.1.3 関係各官庁の改善計画

(1) 工業商業省

産業再活性化・産業発展計画の一部として、工業商業省は対外貿易再活性化・発展に関して多方面の重要な新機軸を推進して来ている。その中で特に貿易円滑化に係わるものとしては、次の 4 件が挙げられよう。

- 1) 国際公約 (AFTA, APEC, WTO) に従い貿易政策を調和させ、
- 2) 非伝統的諸市場に浸透し、探求し、
- 3) 二国間交渉を用い自由貿易協定を創始して、カウンタートレード枠組みを利用し、
- 4) 公正競争政策を一貫して適用する。

また同省がそのホームページで、産業再活性化計画、産業発展計画といった主要な政策事項/計画の冒頭に、大統領令 54/2002——国際市場での競争力を増加すべく、物の流れと配送を改善する組織化され調和のとれた諸手段を政府当局が採ることを許す趣旨——を記載していることは、注目に値しよう。(www.bi.go.id/ “Challenges and Strengths of Indonesian Industry and Trade”)

貿易円滑化に関する同省活動中での他の懸案事項としては、「貿易法 (Trade Law)」の制定があると理解されている。

(2) 関税消費税総局 (財務省)

税関部門のサービスと管理職務を改善するため、関税消費税総局(DGCE)はそのサービスのシステム、品質をしっかりと進展させてきた。貿易円滑化の当事者として、DGCE は、関係コストを下げ、効率的で透明、予見可能で、かつ親しみやすい税関サービスを創りだすことに

よって、物品が国際的に円滑に流れるようにする期待が自分に寄せられていることを、十分認識している。“APEC 税関手続き小委員会(SCCP)青写真”に含まれている“SCCP 共同行動計画の実行スケジュール”を見れば、HS 条約、情報の公共利用可能性、WTO 評価協定、TRIPS、明確な異議申し立て規定、品目分類事前判定システム、仮輸入やリスクマネジメントに関するインドネシアの税関手続きが他の主要メンバー国と同様に進歩してきていることが分かるであろう。

- (注) *
- * HS 条約：「商品の名称及び分類についての統一システムに関する国際条約」(通称・HS 条約)。1,983 年に WCO 総会で採択された。随時見直しが行われており、最近では 3 回目の改正案が採択され、2002 年 1 月から実施されている。国際分類は 6 桁の数字で出来ており、各国が独自の桁を加えることが出来る。世界貿易の 98%は HS 分類に従っている。
 - * WTO 評価協定：WTO 協定の付属書 1 A は「物品の貿易に関する多角的協定」で、この中に「関税評価に関する協定」がある。大部分の国は、物品評価に公正・中立なシステムの基礎を提供する目的で WTO により定められた、この評価手続きを採用している。
 - * TRIPs：知的所有権の貿易関連国際協定

DGCE の最近の“Strategy Paper”は、戦略措置として、貿易円滑化への自発的手段を次の各項の通り示している。

- 1) チャンネル決定新システム (優先チャンネルーゴールド・カード、緑チャンネル、赤チャンネル) の正当性立証、
- 2) 支払いシステムの改善 (支払い書類フォームの改善、電子支払いデータ伝達システム、認可銀行経由支払いの義務化)、
- 3) 価格データベースの改善 (過少評価防止のため)、
- 4) 物品引渡しシステムの改善
- 5) DGCE の情報システムの改善、即ち、
 - i) DGCE の自動化システムの近代化 (短期的には；輸入アプリケーションの再設計、輸出アプリケーションの進展と EDI 船舶積荷目録の実行。中期的には；保税地区を含むオンライン処理など税関・消費税を総合した情報システムの開発、また内部用だけでなく他の省庁も使用可能なデータ倉庫)
 - ii) DGCE ウェブサイトの完成、そして
 - iii) 税関 EDI コミュニティの発展 (より望ましい銀行側使用の促進、直接利害関係筋との協力。——次の段階では、税関部門 EDI に基いた公共サービス統合化として、国家 EDI ボードの設立を提言し、その後全てのデータ交換を電子的に可能とする。)

(3) IMF 前後の経済政策パッケージ、(通称) “白書”

これは、5 ヵ年計画 (PROPENAS) や年次計画 (REPETA) と異なり、多様な政策への具体的な行動計画を含むので、政府の初めての経済政策パッケージと言われる。この白書は、マクロ

経済安定化計画、金融部門再構築計画、投資・輸出増加および雇用創出計画、という3部からなっている。白書のパッケージは2003年9月から適用され、2004年5月末時点で政府は（IMFも）それら政策・運営手法の実行に十分な進歩があったと、評価している。

例えば、大統領令87号/2003に基づく“投資・輸出ナショナルチーム”は、大統領の直接司会の下に主要閣僚により構成され、輸出促進に関しては国別アプローチ、商品別アプローチの両様の手法で推進した。

国別アプローチでは、米国、日本、英国、EUなどの伝統的市場と、中東、アフリカ、ラテン・アメリカなどの非伝統的市場とに分けて、貿易ミッション、貿易展示会、二国間協力、地域協力などの作戦を展開した。

商品別アプローチでは、2004年の非石油・ガス15品目の合計輸出7%増加を総合目標とした上で、品目別にも家具8%、加工木材26%、繊維製品23%、コーヒー30%など具体的目標数字を掲げて、促進行動を推し進めた。

貿易円滑化に係る多くの政策と行動が（係わり方の程度は区々であるが）、おもに第3部「投資、輸出、および雇用計画と雇用創出」に含まれており、それらを摘記すれば**Table 3.1.2**となる。

Table 3.1.2 Policies and Actions Related to Trade Facilitation

Policy Measures	Action Plans	Progress up to May 2004
Increase export through Promotion and market Penetration	Increase trade to non-traditional markets through activities of Indonesia Trade Promotion (ITPC)	Establish ITPC offices in Johannesburg and Sao Paulo (Completed)
	Promotion and trade mission	Solo exhibition in Sarjah and in Tripoli (Completed). Mission to Australia, Taiwan, and U.S. (Completed)
	Increase non-oil exports to Non-traditional markets through Counter-trade	Discussion is going on with 13 countries
Eliminate obstacle to Investment and Export	Set up a National Investment and Export Team to address problems with security and law order, employment, policy consistency between central and regional governments, taxes, customs and infrastructure	Completed. Presidential Decree No.87/2003 on National Team for Promotion of Investment and Export dated 11 nov. 2003 has been issued.
Institutional management to support business	Submit a trade law to the parliament	There have been several discussions between departments to finalize the draft law. The Draft Law is scheduled to DPR in June 2004.
Simplify procedures for export and import	Harmonize import tariff for commodities consistent with changing competitiveness	<ul style="list-style-type: none"> • Program for Import Duty tariff harmonization is near completion. • AHTN began to be effective on January 1, 2004
	Simplify import permit procedures through on-line system when issuing API, APIT, and NPIK	Completed

<p>Customs Reform</p>	<p>a. Improved import clearance information system (including on-line payment for tax and customs with a single document) and customs and quarantine information system (MoF Decree 453/20039)</p> <p>b. Improve services to exporters with a better customs information system</p> <p>c. Extend the use of priority (green) lanes for good tax payers.</p> <p>d. Improve selection process (pre and post clearance) based on risk management (MoF Decree 453/2003)</p> <p>e. Enhance coordination to stop smuggling (President Decree 54/2002)</p> <p>f. Improve the quality and integrity of customs personnel, and implementation of the code ethics. (MoF Decree 515/2002)</p> <p>g. Improve price data base to reduce undervaluation</p> <p>h. Provide better access on customs payment and public complaints (Telp 021-4897777 and www.beacukai.go.id)</p>	<p>a. An Import Service Application System has been implemented gradually at Tanjung Priok I, II, III, and Sukarno Hatta Customs office on Apr 1, 2003. At Tanjung Perak, Tanjung Emas and Belawan Customs Offices on June 1, 2003. At Jakarta, Bandung, medan, Den Pasar and Balikpapan Customs offices on Nov 1, 2003. Application of Electronic Data Interchange (EDI) is pending the opening of connection to the Customs EDI main server.</p> <p>b. There has been cooperation to build online network between Directorate General of Customs and 56 Banks of Perception Foreign Exchange.</p> <p>c. On-going</p> <p>d. On-going</p> <p>e. There have been regular meetings between related agencies under the Coordination Team for Smoother Flow of Export and Import Goods. From Jan – May 2004 there have been many improvements to handle smuggling operation.</p> <p>f. Establishment of Work Team and Secretariat of the Committee for Employee's Code of Ethics and Conduct in the Directorate General of Customs. A channel for complaints about violation of code of ethics at telephone number 021-3842074 has been opened.</p> <p>g. completed.</p> <p>h. Starting Apr 2003 and on.</p>
<p>Rehabilitate Infrastructure and Improve Transfers between Modes</p>	<p>a. Improve the transport of goods to and from the Tanjung Priok</p> <p>b. Rehabilitate the port of Tanjung Priok</p> <p>c. Extend Jakarta Outer Ring Road 35 km in 2003, and 8 km in 2004.</p>	<p>a. Currently in the process of providing the development budget through JBIC and expected to become a Plrdge to be discussed in CGI Meeting in 2004.</p> <p>b. Loan Agreement has been signed in 31 March, 2004 with the amount of 12,052 million yen.</p> <p>c. 2003 - 2004</p>
<p>Increase Private Sector Role in Developing Transport Infrastructure</p>	<p>Propose revisions to Road Transportation Law 14/1992</p>	<p>Draft Law on Road has been submitted to Cabinet Secretariat on May 11, 2004</p>

Source : Report on the Implementation of the Economic Policy Package, Pre and Post-
IMF(INPRES 5/2003), Monitoring Team for INPRES No.5/2003, CMEA

3.1.4 貿易円滑化に向けて更なる留意を要する法制並びに行政面諸事項

目下実行中としてインドネシア政府により上表 (Table 3.1.2) に記入された行動・手段を一覧すると、下記諸事項については政府の一層の留意、或いは迅速な行動が望ましいと言えるのではなかろうか。

(1) 大統領令 54 号/2002 と向後の実行

スムーズな貨物の流れが、国の国際競争力を涵養してゆく上での鍵となる要因であるとの認識を、インドネシア政府全体として再確認することが基幹的重要事項と見える。

第 2 章でも触れたが、2002 年に APEC は、貿易円滑化の行動——港湾、規制システム、標準、そして電子商取引を含む——が、APEC メンバー間の貿易を 2,800 億米ドル増加するとの報告を出した。この報告は、2002 年メキシコ・ロスカボスでの APEC メンバー国大臣会合において円滑化手法の討議をした際の、基礎をなしたものである。

この報告は、APEC 地域での貿易円滑化投資によって輸出がインドネシアで 29 億米ドル (タイ 39 億米ドル、マレーシア 63 億米ドル) 増加しようとして述べている。貿易円滑化への投資によりもたらされる利益は、全体として、工業製品への関税削減によるものを上回るであろうし、また、途上国にとっての最大の利益は、港湾と税関との効率改善からもたらされるとして、その上でインドネシアについて、港湾ロジスティクスの改善が効率改善による利益を 108 億米ドル程度生むであろうし、また透明性と専門職能精神の向上から 35 億米ドル、規格の調和から 23 億米ドルの利益を生むだろうと、述べている。

大統領令 54 号/2002 “輸出・輸入物品円滑度増進のための調整チーム” が 2002 年 7 月 23 日 出されたのは、そうした背景に立ってであって、そして輸出・輸入商品の流れを監視し改善する国家チームが形成された。経済調整大臣が、海上輸送総局、Pelindo II(国有港湾企業)、警察、税関の係官をともなってタンジュン・プリオク港を訪れ、港湾荷役効率、貨物ターミナルの報告システム、そして特に輸入・輸出への 150 の規則の多くが相互に矛盾していたり不要であるなど、是正されるべき事例を種々発見したと、当時報道された。

然し現在は、“白書”の中で大統領令 54 号/2002 は、「税金および関税サービスの改善」でのアクション・プランの項で、“密輸入・密輸出阻止のコーディネーション増進”に関して言及されているだけである。

元々の大統領令の文言が次の通りであったことを諸省が想起することが、この際重要であろう：

“—— コーディネーション・チームが任命される；

- i. 輸出・輸入品とその輸送用具とに係わる法規定違反に対する法強制の円滑度増進努力をコーディネートし、
- ii. 全ての種類の密輸を撲滅する努力の増進をコーディネートし、
- iii. 物品の輸出・輸入の円滑を増進する戦略形成をコーディネートし、
- iv. 輸出・輸入物品の流れの円滑を増進する諸活動の、企画・実行、さらに評価をコーディネートする。—— “

上記 i 項と ii 項は熱意をもって行われて来ている一方、iii 項、iv 項には更に多くの注意が必要と見える。

言うまでも無く、国際貿易・輸送の円滑化には、貿易、輸送、関税、安全、検疫、品質管理に係わる多くの政府機関の参加を必要とする。国際貿易・輸送の円滑化には、適当な関係機関間調整集団を通ずる全ての機関間の効率的で有効な調整と協力がきわめて重要である。貿易・輸送の円滑化はまた官と民間部門との間の有効な協力を必要とする。

貿易・輸送円滑化は今や、貿易政策さらに経済発展と貿易競争力強化とへの全体政策の重要な構成部分であることが、明白である。

インドネシアは円滑化諸事案の対策ではある程度の前進を達成したが、大きな課題がいくつか残っている。国境・港湾で製品の引渡しコストを増加させ、その競争力を減殺する遅延の源となっている諸制約と隘路を克服する課題もその一つであろう。国際市場の効率に到達する上での同国の能力を増進するためには、下記各項に係わる一連の事項に取り組む必要がある：

- i. 貿易・輸送円滑化に総合的に取り組むこと、
- ii. 制度、手続き、書類の複雑さと矛盾を軽減すること、
- iii. ICT の応用。

この関係でのインドネシアでのキーワードは、“ハード・ウェアに裏打ちされたソフト・ウェア”と“情報共有に基づく単純化”ではなかろうか。

工業製品全体の国際競争力を涵養するためには、大統領令 54 号/2002 の全体ビジョンが再確認され、輸出・輸入実行上の全般的ロジスティクス・システムの構築が、陸・海・空に広がる不可欠なインフラストラクチャの構築として、国家貿易産業政策形成の中核に据えられることが、インドネシアにとって不可欠な重要事であろう。

(2) 貿易法 (Trade Law) --- 早期制定が望まれる。

2004 年 6 月現在、貿易法法案はまだ議会に提出されていない。この法律原案は国内・国際通商の殆ど全ての面に簡潔な語句で及んでいるので、来るべき新法は、それに引き続いて大きな数の関連法・規則が導入・改定されることを促進する貿易規則基本法として期待されつつ生まれることが、明らかである。インドネシアが世界システムに参入して以来、国際貿易と外国投資の分野で種々の制定法上の改革があった。しかし多くの面で、即ち、時代遅れの法の改定、国際合意に沿う法や投資環境改善の法の導入、或いは産業諸国で一般的である法の

導入など、更なる改革が必要であろう。

この法律原案は貿易関連の諸面に広く亘っているので、政府が意見一致達成に時間を取っているのも当然かも知れぬ。しかし、これは其処から向後無数の樹や枝が生じねばならぬ基本法であるから、出来るだけ速い法制定が望まれる。

“法の支配”と“法に基づく行動”とは、インドネシアでは永い間、疎遠な観念であった。然し経験則では効率的な法と法制度は経済活動を促進することが明らかである。法はビジネス（事業者）の信頼を助長し、維持する。向後インドネシアは、法の支配と法基準の商業取引との受容を迫られると、言い得るのではなかろうか。インドネシアはその恩恵授与（patronage）システムで知られてきた。しかし外国企業にとっては、法的確実性が唯一の保護措置であろう。加えて、インドネシアが地域的、国際的枠組み（WTO, ASEAN, APEC）に加わり、縛られるにつれて、——これらは全て多かれ少なかれルール基準の行動を内包しているので——法の影響は避けがたい。外国・国内両方の貿易従事者の間に法的安定性の感覚を確立するためにも、インドネシア貿易の全面に亘る総合的な貿易法の制定が望まれる。

国際貿易に関して、自由貿易地域（36条）、知的所有権（71-73条）、電子取引（74-82条）といった事項が全て原案に含まれていることに、注目の要があろう。これらの事項に付いては、以下の3）項から5）項で個別に記述する。

（3） 自由貿易地域

自由貿易地域という見出しで、原案36条は次の文言となっている。

- i. 自由貿易地域は税関地域と離れた（separate from）インドネシア共和国内の指定された領土であって、従ってそれは下記条件を満たす輸入税、付加価値税、売上税から自由（free）である：
 - a. 明確な境界線（壁での）があること、
 - b. 住居地域が無いこと
 - c. 小売活動が無いこと、
 - d. 一つの出口であること、
 - e. 国際貿易面での一定の便宜を利用して設立された企業用でないこと。
- ii. 自由貿易地域用領土の決定については法で定める。

上記i.項は、自由貿易地域は“税関地域と離れ(separate from)、従って輸入税、付加価値税、売上税から自由”と言っているが、これは2000年12月21日に制定された法36/2000“自由貿易地域および自由港”のまさに同じ規定に倣うものである。（この法に基づいて、2000年以来「サバン（Sabang）自由貿易地域・自由港」が設立されている。）

これは政府規則33/1996“保税保管場所(Bonded Stockpiling Sites)”中の文言“保税保管場所は、税関地域内の(within)建物、または場所”という規定と明らかな対称をなしている。

この原案 36 条は、現行の保税システムとは少し違う新しい地域的システムを広めることにより、経済成長と今後のインドネシアの発展を刺激する一つ的手段として、注目の要があるのではなかろうか。

その関連で、マレーシアが 1990 年に新しい自由地域法を導入している（1971 年の自由地域法を置換）ことに、留意の要があろう。1990 年自由地域法が導入した主要変更点は、工業生産活動に加えて、法の適用範囲を、販売（小売を除く）、バルク貨物の仕分け、等級付け、梱包、ラベル張替え、転送などと定義される商業諸活動に拡張したことにある。これら諸活動とそこに在る企業は最低限の税関手続きに従うのみで、その理由で——1967 年関税法に規定される特定物品の輸入・輸出禁止を除いては——主たる税関地域の外側の場所であると、法中で、見做されている。

(www.miti.gov.my/, & www.portsworld.com/)

実務面から見ると、例えば、ジョホールの自由地域はインドネシアの国内諸地域に立地する工場のディストリビューション・センター（配送センター）の役割を果たしている。これら工場の商品の代金が第三国（例えば日本）に在る買い手としての親会社から工場に支払われ、従ってそれら商品の所有権が親会社に移った後に、それら製品を引き受けているのである。マレーシアの自由地域は非居住者（外国人）の在庫に、居住者の場合と同じ税制上の恩典を与えている。かくして親会社（例えば東京の）がジョホールの施設を世界へ向けた輸出用の配送センターとして利用でき、方やインドネシア国内の諸工場は現金を迅速に受け取り、生産活動を安心して継続出来るのである。言うまでも無く、現在インドネシアでは非居住者は保税倉庫の利用を許されていない。国内諸工場の製品輸出促進と、国内労働者雇用増加との便宜促進のために、インドネシアは非居住者在庫を認める自由貿易地域システムを導入する必要があるのではなかろうか。

一方タイは、通常の“製造保税倉庫”システムと並べて“自由地域”システムを採用している。税関によって設定された自由地域の内にある事業者は、地域内での生産活動に使う機械と新品材料類への輸入税その他の税金支払いを免除される。この特権授与は直接には製品の輸出に関連付けられていない。勿論、もし製品が自由地域からタイに消費用に入る際には関税・国内税が課される。もし輸入された商品が他国に再輸出されれば、関税は課されない。かくして自由地域内の企業は、通常の輸出向け製造保税倉庫の場合以上の運営上の柔軟性を享受出来ると見受けられる。

世界市場が拡大する中で、雇用、産業、資本を巡る諸国間の競争が進んでいる。そしてタイ税関は（そのウェブサイトの中で）自由地域計画は、製品があたかも外国で作られるかのごとき事業環境を整えることで、タイ国内での生産に伴う一定の不利な状態を除去して、タイに立地する企業活動を促進することだと、述べている。

簡便な参考用までに、マレーシアとタイとの自由地域計画の要点を **Table 3.1.3** に取り纏めた。

Table 3.1.3 Free Zone Program in Malaysia and Thailand

<p>Malaysia's Free Zone Procedure;</p> <p>a) The Free Zones Act 1990 and the Free Zones Regulations 1991 came into force on the 5th September 1991. The Minister of Finance is vested with the power under Section 3(1) of the Free Zones Act 1990 to declare by notification in the Gazette any area in Malaysia to be a free commercial zone or a free industrial zone and every such notification shall define the limits of such zone.</p> <p>b) Other than manufacturing activities, Free Industrial Zone's Company is also allowed to operate procurement activity in Free Industrial Zone upon approval granted by Ministry of International Trade and Industry under International Centre Incentive Scheme.</p> <p>c) International Procurement Centre (IPC) ; The term IPC refers to a locally incorporated company whether local or foreign owned which carries on a business in Malaysia to undertake procurement and sales of raw materials, components and finished products to its group of related and unrelated companies in Malaysia or abroad. This would include procurement and sales from local sources or from third country. Tax incentives given to IPC is in the form of exemption of import duties to bring in raw materials, components and finished products into the Free Zone or Licensed Manufacturing Warehouses. IPC is also exempted from the requirements of Ministry of the Domestic Trade and Consumer Affairs Guidelines on foreign equity ownership on wholesale and retail trade.</p>
<p>Thailand's Free Zone Program;</p> <p>a) Relief from import and internal taxes/duties. Imported merchandise, removed into or manufactured in a Free Zone for industrial or commercial operations or any other operations involving economic growth and development, is not subject to import taxes and duties. Also, the imported merchandise removed into or manufactured in a Free Zone is also not subject to Value added Tax (VAT), excise taxes. Additionally, a "ZERO" tax rate is applied to calculate VAT for domestic merchandise removed into a Free Zone, provided that such merchandise subject to export duty or exempted from export duty under the Customs Act.</p> <p>b) Relief from export duty on re-exports. A Free Zone is considered to be outside Thailand and Thai Customs territory. Accordingly, when foreign merchandise is brought into a Free Zone, no taxes and duties is owed until the merchandise leaves the Zone and enters Thailand for consumption. If the imported merchandise is re-exported to other countries, no Customs duty is charged.</p> <p>c) Establishing a Free Zone. Free Zone are normally private plant sites approved by the Customs Department</p> <ul style="list-style-type: none">• Industrial Free Zone --- Applicants for an Industrial Free Zone shall meet either of the following criteria. Namely, granted authority from one of the authorities in charge to establish an industrial activity zone, to operate an industrial community zone of building or dependent factory type, or to operate a general industrial zone, or to invest in an industrial zone or software industrial zone or ornament and jewelry industrial zone, or to operate any other industries involving in economic growth and development.• Commercial Free Zone. Applicants for a Commercial Free Zone shall carry out import/export related business as follows --- Trade, services, or international transportation ; distribution of goods, bonded warehouses, or international goods distribution centers ; exhibition or fair ; other operations approved be the Customs department as involving in economic growth and development.

Source : www.treasury.gov.my/org/cukai, www.customs.go.th & www.asean.or.id

上記の自由貿易地域論に関連して、此処でインドネシアでの新保税倉庫の可能性に触れることが適切かと思われる。

保税保管場所に関する政府規則 33/1996 に見るとおり、インドネシアの今日までの保税地域

は輸入された製品・材料のみを対象として、輸出貨物は対象としていなかった。仮に向後、国内で生産された物品が保税倉庫に搬入される場合には付加価値税（VAT）が課徴されるというのが、現在の国税当局の見解と伝えられる。これらの物品が輸出された時には税金の還付が可能である訳だが、これは不必要な面倒と言い得よう。一つにはこの問題を解決するために——もっと全般的な目的と共に——インドネシアの税関当局は既に、保税倉庫施設は輸入、輸出貨物共に同様に利用可能であるべしとの、新保税倉庫に関する財務大臣規則原案を公表したが、法案はまだ省内に留まっている由である。

国内の部品供給者により製造された部品が保税工場に輸出用に搬入された場合には、付加価値税（VAT）が課されない。保税工場の立場からは、保税倉庫を彼らの部品、製品両方のディストリビューション・センターとして利用して、工場自体は生産活動に集中できることが望ましい。工場の競争力を強化するためには、物品が定常的に保税倉庫から輸出できるシステムを構築することが望ましいと見える。政府が早期に新保税制度の導入を実現するのが適当かと思われる。

(4) 税関手続きの一層の進歩

インドネシアの税関手続きは最近かなり単純化、明快化、効率化されているが、進行する企業戦略の世界化に照らすと、下記諸点への一層の対策が必要ではなからうか。

即ち、DGCE の現行システム、設備は互いに別々に開発されて繋がってはず、DGCE は他の政府機関の必要や、さらに、物品とサービスの国際サプライ・チェーンの中での汎用性を含めて、技術の使用についての中期・長期ビジョンを見直し、練り直す緊急の必要があると、指摘されている。

DGCE はこの問題をよく認識していて、その政府共同チーム（Government Associate Team）に配布された「戦略ペーパー」の終章で次のように言っている。

“直接利害関係者との協力実施——海運会社、臨時保管場所の企業者、税務総局、予算総局、工業商業省、食品・薬品監視局、検疫、国営港湾企業（港湾 EDI システム）、など。”

“次の段階では、税関部門内 EDI に基いた公共サービス統合として、その後は全てのデータ交換が電子的に出来るものとして、国家 EDI ボードの設立を提案することとなる。”

インドネシアの将来の貿易円滑化を支えるには、電子商取引とサプライ・チェーンの世界規模の発展に追いつくという、もっとずっと攻撃的な姿勢が望まれるのではなからうか。

(5) 知的所有権（IPRs）

1997 年インドネシア政府は、知的所有権に関する協定（TRIPs）に従うべく、その IPR 枠組みを概念的にも機能的にも相当に変更した。この目的のために、次の法が公布された：1997 年法第 12 号（著作権）、1997 年法第 13 号（特許権）、1997 年法第 14 号（トレードマーク）。IPR についての五つの国際条約は全面的に国内法に織り込まれている。現在これらの法には

更に改定、修正が加えられる予定である。

これら全ての変化と知的所有権分野での条約への参加は、WTO 枠組みの中で諸国の家族として加わろうとのインドネシアの意欲の証明である。米国の通商局が 2000 年 5 月、IPR 体制に関してインドネシアを“注視リスト”分類に置いたことは良く知られた事実である。それ以前にはインドネシアは悪名高い“特別 301 条優先注視リスト”にのせられて、一括貿易・競争力法 S301 条での制裁可能性に直面していたのである。

近年その他の IPR 関係、即ち工業デザイン、集積回路間隔デザイン、通商機密の 3 法が議会を通過した。これらは全て、政府が IPR 体制を国際的に最善の慣行に沿って改革する決意をしていることを示している。

一方では然し、決定的に重要なのは、第 3 者による IPR 侵害の際に即座の矯正策を供給する法的、制度的能力である。インドネシアでは、侵害行為により蒙った損失について損害賠償金を要求する民事訴訟を起こすことができる。法廷は、正当な理由があれば、必要な調査が進行する間に申し立ての IPR 侵害が進むのを防ぐべく、予備的「差し止め命令」を出すことができる。

それでも、新しい IPR 諸法の立法的細目は大部分が運用規則に残されていると指摘されている。例によってこれが、解釈、適用、執行での行政自由裁量に広い範囲を許容する。また、現在関係組織も司法制度も IPR 諸法を厳しく適用し、強制する効率と力強さを持っていないし、知的所有権局は IPR 申請の膨大な未処理分で水浸し状態だと、指摘されている。IPR の文脈では時間がきわめて重要である。

(6) 電子取引

現在までのところ、インドネシアは電子商取引を直接対象とした法や政府規則は何も持ってはいない。それにも拘らず、情報技術の急速な進展、特に電子取引での発展が、この関係で世界に伍すことを政府に強いている。

「e-ASEAN 枠組み協定」が 1999 年 11 月シンガポールで、ASEAN 諸国の首脳 10 人により署名された。この協定の目的は世界市場での ASEAN の競争力を増し、ASEAN メンバー諸国の間の“電子境界線”を減らすことである。しかし、この e-ASEAN 中の重要事項の一つは、各国諸 ICT 製品の基準を関係国際基準に整合化するための、ASEAN 諸国間 ICT 製品貿易円滑化での「相互承認協定」である。例えば、AFTA の実施より前に、インドネシアがこの関係での準備を十分整えることが望まれる。何故なら、外国で一度検査された ICT 製品は、この製品がインドネシアに入ってきたとき、再び検査をされることは無いからである。

インドネシアでは繊維光学ベースのインフラストラクチャ構築に努力が続けられてきた。世界社会の重要な一員として情報時代に入る国のヴィジョンとして、インドネシアは「情報とネットワーク、Nusantara 21」を持っている。2000 年に大統領は「インドネシア Telematics コーディネーション・チーム」という大統領チームを任命し、Nusantara 21 の実行と必要な諸資

源の動員とのコーディネーションをその責務とした。

チームは、情報、通信、取引の3要素に係わる“e-government”として使用されるべき、6つの政府ポータル・サイトを選んだと伝えられる。

政府内における最近の展開がそのようなものであるので、民間人あるいはインターネット使用者による電子商取引が大量に行われている現在、人々は電子商取引規則が政府によって出されるのを待ってはいまいと言えよう。

前述の貿易法原案は、電子取引について9か条（74条—82条）を持って、電子取引の法的力が口頭あるいは紙によりなされた取引と同等に強いことを裏書き、電子署名を要求し、データと情報を紙の書類の場合と同じ期間保存すること、その他を求めている。

これらの規定は全て不可欠であるが、インドネシアが来るべき国際電子商取引体制を最大限に活用するには、多量の、より詳細な規則、指針をこれから確立せねばならぬ。

現在の世界化経済では、“電子商取引(e-commerce)”、“電子取引(e-transaction)”という言葉は、貿易関連の書類を郵便やクーリエ・サービスの代わりに電子メッセージで送るといような単純な意味での電子データ処理システムを意味するのではない。最近の国際貿易取引はIT(情報技術)と通信技術の進化により、劇的な変容を遂げつつある。“電子商取引”あるいは“電子取引”という語は国境超え貿易取引の、下記の広い範囲をカバーするものとして使われるようになりつつある：

- i) 貿易手続きを一貫電子処理し(Straight Through Processing : STP)、相手国の貿易手続きと連動、
- ii) 国境を越えて複数の輸送手段を結合し、国際ドア・ツー・ドア輸送を実現する、
- iii) 物品の輸送（海上、航空）と貿易金融と決済との連動、即ち Delivery Versus Payment : DVP の実現、
- iv) 貿易関連行政手続き（許認可、港湾/税関、陸上輸送）でのシングル・ウインドウ(Single Window)化の導入。かつ、そのための貿易プラットフォームの設立（荷主、フォワーダー、船社、航空輸送会社、金融、保険、港湾、税関、検疫、検量、更に、取引許認可に関する官民連携、業際連結）、
- v) 貿易/金融 EDI を通しての各国貿易プラットフォームの連動(各国税関の情報共有を含む)、
- vi) 国際権利登録センター（登記事務所）の設立、運営。

こうした状況であるので、司法管轄権の問題が電子商取引を行う上で非常に重要であり、国際ルールの整備が進んできている。この関係での国連、米国、EU の最近の展開を鳥瞰すると、次のようである。

- i) 国連 :

* 1992年5月；国際振込みに関するモデル法（UNICITRAL Model Law on International Credit Transfers）、

- * 1996年7月；電子商取引モデル法（UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce）、
 - * 2001年7月；電子署名モデル法（UNCITRAL Model Law on Electronic Signature）。
- ii) 米国：
- * 1998年10月；デジタルミレニアム著作権法（The Digital Millennium Copyright Act）----- プロバイダー責任法制、
 - * 1999年7月；統一電子取引法（Uniform Electronic Transaction Act）----- 電子契約法制、
 - * 1999年7月；統一コンピュータ情報取引法（Uniform Computer Information Transactions Act）----- 情報財取引法、
 - * 2000年6月；連邦電子署名法（Electro Signatures in Global and National Commerce Act）。
- lii) EU：
- * 1999年12月；EU電子署名指令（European Parliament and Council Directive on a Community Framework for Electronic Signature）、
 - * 2000年6月；EU電子商取引指令（European Parliament and Council Directive on Certain Legal Aspects of Electronic Commerce in the International Market）----- 電子契約法、プロバイダー責任法。

（7） 競争法適用の発展

“白書”にも“2005-2006年過渡期プラン（Transition Plan）”にも、競争法についての言及は無い。1999年法5号“独占的行為と不公正な事業競争禁止について”（以下、競争法という）は、2000年9月5日から発効している。この法の経済的重要性に鑑みると、何故この法への言及が無いのか理解に苦しむところである。

2003年3月バリで行われた「AFTA内の公正競争法および政策、第1回ASEAN会議」で、次の見解が確認されている。即ち：

- i) 健全な競争法と競争政策は経済の成長と発展を促進するとの、明確な意見の一致があった、
- ii) また、競争政策と貿易政策とは相互補完的であるとの明確な意見の一致があった。

貿易自由化の文脈で、WTOでは、もし諸国が貿易自由化の利益を享受しようとするなら競争政策が不可欠であると、考えられている。APEC貿易円滑化原則の枠組みでは、その“競争政策と規制撤廃グループ”（CPDG）を通して、透明で質の高い規制体制を構築すべく諸国を援助する訓練計画が組まれている。（ASEAN諸国中では2ヶ国、インドネシアとタイだけが自国の競争法を持っている状態ではあるが。）

他方で、二日間の「ASEAN港湾・海運会議」（2002年5月23-24日、ジャカルタ）が、タン

ジュン・プリオク港の地域積替えハブとしての発展を主テーマとして開催されたと報道されている。これが実現を政府が真に望むのであれば、貿易円滑化の見地から、諸港湾で競争的風土が築かれねばならぬ。何故なら、同様種類の複数港の間にあって一つの港に優越的地位を齎すものは、ソフトウェアであってハードウェアでは無いからである。

競争法適用の重要性、競争的風土の構築、競争法・政策の利益に対する公共的認識---これらを強調することに、政府は一層の留意を求められる。

法的な観点からは、事業競争監視委員会（以下、委員会という）は、政府や他の関係機関の影響と支配から自由な独立の公共機関で、委員会は大統領に対して責任を持つ（競争法：第30条）。委員会のこの独立性を貫徹するためには、委員会事務局スタッフが、通常の行政当局とは種々の面で異なる職務を遂行できるように、新しい法の制定が必要であろうとの、見解がある。

（８） 輸出・輸入過程への“ワン・ストップ”（シングル・ウインドウ）法システムの導入に向けて

貿易円滑化の関連では、“ワン・ストップ”サービスは、船舶/航空機の入港（海/空港）を含めて、貨物輸入・輸出に必要な全ての手続きが、申請者による一つのコンピュータ窓口への一回の必要データ入力で完了する、そのような行政と事業者（複数）との間の通信・サービス・システムを意味する。情報・通信技術（ICT）は既にグローバル化過程で決定的な役割を果たしているため、そうしたシステムが望ましいのは自明の理である。ICTアプリケーションによって、貿易と貿易過程との効率を相当に向上させ、国際貿易・輸送での書類処理の遅れを縮小し、それによってロジスティクスの利益を増進することが出来る。

このシステムを構築するには、多くの前提条件が満たされねばならぬが、例えば次の諸事項である：

- i) 行政機関事務所での全面的ビジネス・プロセス見直しに基く、申請書式と要求される情報項目との縮小または廃止、
- ii) 政府諸機関の間にネットワークを構築することにより、同一申請書式の関係省庁間での最大限共通使用、
- iii) FAL 条約に従う申請書式の国際標準化、
- iv) 電子データによる申請の一般ルール化、
- v) UN/EDIFACT 或いは他の標準電子フォーマットに基く国際的に互換性のあるデータの採用、
- vi) 電子商取引と ICT ビジネス・アプリケーションとの事業者の日常運営への寄与の最大化。

上記に鑑みて、一国の国際貿易・輸送円滑化に役立つ“ワン・ストップ”サービスの確立には、適当な役所間コーディネーション・ユニットを通じた全政府機関の間の効率的で有効なコーディネーションと協力とが、決定的に重要と思われる。

3.2 貿易・通関関連の問題点

インドネシア国財務省関税局は貿易関連事業者との対話を定期的を開催しており、ジャカルタジャパンクラブ（JJC）とも2002年2月に貿易手続き円滑化の会合が行なわれ、おもなテーマとして下記の諸点が協議され、それぞれに関して、税関側の円滑化に向けた取り組みが将来に向けて示された。2年後改善が進んでいるのかを利用者を中心にインタビューしたところ、改善が不十分なままであったり、一時は改善されてもまたすぐに元に戻ってしまったりした例が多い。通関に関する問題点をまとめておくこととする。

(1) 通関処理および職員にかかわる問題点

規則や新法案の施行に関しておもに3つの問題が指摘できる。1) 税関担当官により、同一事態に関する解釈、指導の内容が異なり、統一性がない。2) 新規則、内部通達が発効する際、その周知期間が短過ぎ、あるいは発効後の日付にて関係者に書面にて周知される状況であり対応が遅れざるを得ない。3) 税関内部での情報伝達が十分でないため、税関の官吏が規則の変更や新たな法案などを知らないことがある。JJCへの回答として、新規則発効の場合、税関としてもできる限り、事前周知を行ない、情報の提供に関しては、さらに税関ウェブサイトを活用し、周知することとなっており、一部改善されてきたと評価する意見もあるが、総じてまだ十分とはいえないのが現状である。この背景には日本における関税6法のような基本法の整備がなされていない状況が指摘できる。

職務状況等に関しては1) サイン権限者不在時の許認可認証がまったく機能しなくなり、代理認証を行わないため各種税関認証業務が滞る。JJCとの会合においては各認証において認証権限者とともに第二認証権限者を設置するという回答を得ているが一向にその気配がない。2) 現物検査が指示されても検査官が不在であることが多く、検査業務実施までに多大な労力と時間がかかる。金曜日の業務停滞も同様である。3) 通関業務における種々の申請において、申請者は非公式費用を要求されることが常態化しているが、要求のための手段として緩慢な職務スタイルが形成されているのではないかと疑ってしまうほどである。

また軽微な誤記を訂正しようとしても、申告書を全部書き換えるような処置となったり、前回の提出分を意図的な誤記と解する検査官もいるようで、関税等の国家税収に関わる誤謬以外は輸入者念書等にてスムーズな通関業務を実現すべきであり、一般的な対応マニュアルが必要と考えられる。

(2) EDI 関連の問題点

EDI の本格的な導入が始まったころは混乱もあったものの、最近はやまってきたと一般的に評価されているが、基本的なEDIの活用方法に関して、いくつかの問題点が指摘されている。

1) 輸入通関業務におけるブロッキング(申告拒否)措置は、その原因が輸出者住所記載ミス等の軽微な誤謬であっても突然行使されることがあり申告者を苦しめる原因となっている。さらにブロッキングの根源となる更正通知が回答期限直前に輸入者に到着するため、抗弁の機会がないままブロックが開始されることが多い。

2) HS コードの事前教示制度。輸入貨物の税率査定につき、税関ホームページには事前教示機能があるにも関わらず、ほぼ機能していない。これに対しては、「速やかに返答するよう、努力する」との回答を得ているが機能したとの意見は聞かない。

3) EDIが実施された後も、全ての船積書類がオリジナルを要求されているが、国際標準を考慮してコピーも認めるべきであろう。

(3) 金曜日の問題

通常金曜日は業務が滞りがちとなるため問題が発生する曜日として認識されているが、その内容はおもに2つある。ひとつはイスラムの男性にとって大きな礼拝が昼に行なわれるためその前後、準備時間を含めて、業務が滞ることと、もうひとつは為替の換算レートが週末で切り替わってしまうため、金曜日の支払いに遅れると、書類の変更を余儀なくされることである。

関税の計算は支払いを行なった日を基準としているため、金曜日に支払いを完了していれば、書類の提出が月曜日となっても問題はないが、通常書類を作成し、計算を行なって支払いをするため、月曜日の支払いとなることがある。この場合は新たな為替レートで計算を行なうことが求められる。なお、タンジュンプリオク内のバンクマンディリなどは土曜日にも業務を行っており、こちらに支払いをすれば書類の提出は月曜日となっても金額の変更は必要ない。現地スタッフを雇用して業務を行なう場合、当人も礼拝に行ったり、土曜日は休日であったりして、週末は業務全体が滞る。

(4) 行政サービス料(PNBP)

EDI通関の実施に伴って2004年5月から発効された制度で、EDIなどの行政サービス改善に関して利用者にも負担を求める目的で設定されたものである。2003年のIMFの勧告の中に、EDIを継続的に維持し発展させるために、1) 特別基金を設置し、2) 10ドル均等料金の賦課、が記述されている。

現状では、10ドルの利用料の賦課だけは実施されたものの、特別基金を設置して徴収資金を運営するような制度にはなっていない。すべて国庫の一般会計の歳入として処理されることとなっているため、本来の目的に使われるという保障は失われている。

(5) 関税の払戻し

輸出目的の輸入や輸出用製品の材料購入の際の消費税などは免税となり、申告により2ヶ月以内に還付が受けられることとなっているが、手続きに一年以上かかったり、本来の額の還付が受けられなかったりするとクレームが製造業者から出されている。アパレルの場合、生地を輸入すると40%の輸入税がかかりその還付に時間がかかると、工場の資金繰りに大きな影響を与える。

これは関税消費税総局だけではなく国税総局や予算局などとも連動して改善を検討すべき問題であり、還付の手続きを規定どおり進めるよう責任の明確化と手続きの円滑化を行うことが重要である。

3.3 通関処理の円滑化と利用者へのサービス

(1) 通関処理の改善

国際的に貿易の円滑化を促進するため、特にアセアン域内貿易関税に関してはWCOや世界銀行などの支援のもとに、インドネシアでもさまざまな改善努力がなされている。EDIの導入はその成果のひとつであり、業務の迅速化、透明性と標準化などが図られている。

これらの円滑化努力と同時に、税率評価や不正貿易防止のためのリスク管理においても改善の努力がなされており、国際貿易における安全確保が重要な課題となっている。改善目標として次の諸点が、今後の課題と考えられる。

- 1) データベースを改善・更新することにより業務の迅速性と透明性を確保することがさらに求められる。データベースには輸入者登録、輸出者登録、商品データ、関税計算表など利用者が理解しやすいものとする必要がある。
- 2) ウェブサイトや刊行物にて、通関処理にかかわる標準時間の開示などを行ない、民間事業者にとって通関時間の予見可能性を高めることが重要である。また、それぞれの業務の責任者を開示することにより、業務に支障が生じたときに問い合わせができるようにすることも必要である。(マレーシアの空港には各部署に額入りで表示されていた。)
- 3) 税関職員の金曜日問題や権限委譲問題に関しては現場レベルで十分実施されているかどうか監督し、民間事業者からの評価を第3者評価として定期的に行なう。
- 4) 規則の適用や解釈の統一、普及に関する新たな組織を新設し、税関職員および利用者の啓蒙を行なう。業務内容としては次のようなものが考えられる。
 - a) 規則の背景や解釈、適用方法を解説し、標準業務仕様書のようなもので職務にあたる際の考え方の原則を解説したものを作成し、規則の適用が税関担当官の間で統一性をもったものとなるようにする。また問題解決の事例集を編集し、税関内部のみならず一般も買い求めることができるようにする。
 - b) 新規則、内部通達が発効する際には、事前通知をウェブページや新聞紙上などで行なうことを徹底し、対応ができるよう準備期間を確保する。
 - c) 相談カウンターにおける回答業務、および税関ホームページの事前教示機能を十分機能するよう運営する。
 - d) 通関手続きの講習を税関職員のみならず民間事業者に対して実施する。
 - e) 事後調査において見解の相違が発生したときや、法令に関する一般の苦情やアピールを受付け、解釈の判定を行なう。

(2) 税関業務のコアとしてのEDIの強化

現状の改善を確実なものとする意味で、EDIが紙の代わりとなって手続きを円滑化し、国際標準に基づく電子通関を確実な物とすることが業務改善に重要な役割を果たすと考え

られる。そして次のステップとして、データ収集や情報連携が必要となり、さらにはそれらのデータを加工し、業務方針に役立つものとして利用するよう計画することが考えられる。その際、重要となる点は次のようなものであると考えられる。

- a) EDIにおける現在のプログラム上の問題点や基本データベースの構築を完成し、24時間メンテナンスとシステムシャットダウンのときの対応をマニュアルとして整備することでEDIの信頼性を高める。これにより第一ステップとしてのEDIの完成と考える。
- b) 次にシステムの拡張性・延長性を高め関連情報のIT上での交換を可能とする。現在、商工省と財務省の間のIT上の情報連携は実施の準備中であるが、農業省、保健省など関連部署を広げて情報連携を高めるようにすることが求められる。
- c) EDIによる統計データをもとに、貿易および税関の活動が把握できる税関管理システムとして整備・拡充し、上級管理者に報告するとともに、法令の奏効や相談対応に関して、関連部署との連携が取れるよう整備する。

3.4 港湾インフラ整備と改善の要請

3.4.1 海上輸送に関する政策

(1) IMFの活動における経済政策パッケージの交通政策

2003年に政府は金融の安定とマクロ経済の成功で国家経済を拡張するための基礎作りをした。交通分野の役割は経済復興の進行を加速すること、と開発の成果をもっと広く公平に分配・浸透する。IMFモニタリングに関する経済政策パッケージに対し大統領指示令 No. 5/2003 では2004年5月の時点で進展した下記の3交通政策と行動計画が記述されている。

Table 3.4.1 Transportation Policy in Economic Policy Package with IMF Monitoring

Policy Measures	Action Plans
1). Rehabilitate the damaged transportation means and infrastructure and enhance the facility of inter-modes shifting	1). Road transportation: Continue the rehabilitation of East Sumatra highway and north Java Coastal Road. 2). Improve the transport of goods to and from the Tanjung Priok Port 3). Sea Transportation: Rehabilitate the port of Tanjung Priok Port
2). Develop transportation means and infrastructure in areas with large economic potential.	1). Road Transportation i) Extend highways in South Kalimantan, West Sulawesi, and Kalimantan Border area ii) Extend Jakarta Outer Ring Road
3). Enhance the participation of the private sector and the community in the provision of transportation means and infrastructure.	1). Propose revisions to Highway Law, Road Transportation Law, Sea Transportation Law.

(Source: INPRES 5/2003 CMEA)

IMFモニタリングに関する経済政策パッケージに対する上記大統領指示令 No. 5/2003では港湾運営政策に関し下記の行動計画を記述した。

- 1) 業務指標の基本ラインを設定して、これらの指標を港湾サービスと運営の正確なデータと情報を収集して正しく連続して監視すること。
- 2) 港湾規格に応じた港湾運営の能率を高めること、と近隣諸国の港湾基準となるような業務を遂行すること。

(2) 海上輸送整備のため目標とする政策

1) 海上輸送の戦略的政策

海上輸送の能率を改善するために国際海運に関する法律No. 21/1992を修正し法律と規則の改正と、1993年の海事航路と船舶抵当権に関する国際条約の批准が必要である。

2) 港湾業務に関する戦略的政策

- i) 高い競争力をもって効率的な港湾業務を構築するために法律と規則を改正する。
- ii) 港湾規格による港湾運営の能率を向上すること、と近隣諸国の港湾基準となるような業務を遂行すること
- iii) 役割と機能のヒラルキーによって明記された港湾が直面する挑戦に応じて港湾インフラを整備する。
- iv) 港湾の商業分野の運営と整備では民間セクターの参加を通じ港湾開発の計画を作成する。

3) 保安に関する戦略的政策:

- i) 航行、港湾業務、海事救難を含む海運業の保安施設の信頼性と適切性を向上する、
- ii) 船員の扶養を監視、訓練、検定の標準化に関する国際協定STCW 1995 と国際海事海運業コード (ISM code) と、船舶及び港湾施設の保安に関する国際協定コード (ISPS code) を含む国際規則を遂行する

4) タンジュンプリヨク港の地位

タンジュンプリヨク港は西ジャワ地域の産業活動を支援するために非常に重要な社会基盤としての役割を果たし、国際ハブ港湾の地位として機能し、アセアン域内で有力な港湾サービスを機能するように正しく運営されるべきである。

タンジュンプリヨク港の現在の港湾施設を分析して運営面から、とインフラの整備状況の面から、そうした不足部分に対処するための開発戦略の面から、不足部分を選別する。引き続き、港湾の管理・運営面、インフラ面の改善策を検討し以下の章に記述する。

3.4.2 貿易促進を妨げる港湾関連要素の分析

数社の船会社、フォーワーディング会社を訪問して調査を実施した結果、インドネシアにおける貿易促進を妨げる主要要素を以下に箇条書きした。港湾に関連した要素として投資環境と非常に密接な関連があるので、その概要を記述する。

(1) 港湾料金

課税と租税は自由貿易にとって最も明確な障害である。自由貿易、特にAFTAでは関連諸国間で自由貿易活動が促進される。それが両国にとって持続的経済発展を達成でき

ることになる。

(2) 製造費用

輸出貨物の製造費用が増加してきている。これは労務費の増加、電力費用、燃料費材料費部品の調達費用の増加による。

(3) 時間と費用面のロジステックシステム

港湾や道路の貨物輸送ロジステックで交通渋滞や非効率では、貿易貨物の信頼できる流通を妨げることとなる。ロジステックシステムの高い費用や、時間は国際市場でインドネシアの製品の競争力が低下していくことになる。

1) 時間要素について

港湾内での貨物の移動、滞在時間が長く信頼がない、これは非能率的な船の操船、荷役業務、通関手続き、陸上輸送、数多い複雑な書類の提出による。通関に10日以上かかることが報告されている。EDIシステムは有効に活用されていない。

2) 費用の要素について

港湾に関わるほとんどの経費、例えばセテベ会社と荷主とで交渉して決めた荷役費用、ターミナル内の取扱費用、通関費用、はアセアンの他の港湾と比較して高い、時々非公式の費用の支払いを要求される。

(4) ヤードの保安

不確定なこともあるが、コンテナヤードでコンテナの盗難がまだ頻繁に報告されている。ターミナルにくる登録したコンテナと出て行くコンテナを、固定式のX線のスキャンをターミナルのゲートに設置し、コンテナの中味の物理的検査がJICT・コジャ主要コンテナヤードから遠く離れたヤードでするのでそこに移動して検査できるようにするために移動式のX線のスキャンを用意して輸出入コンテナを何処でも監視できるようにする必要がある。

(5) 銀行業務

銀行業務はまだ貧弱である。まだ多くの銀行が支払い能力に問題があるが、通関費用、港湾費用は銀行の口座を通じて支払っている。それらは銀行から該当者に入金の知らせと次の手続きに進む許可の通知として送金される。

税務事務所から銀行がタイプミスをして金額を間違えたり、送金者のコード番号、貨物の品目番号等を間違えたりするのを荷主に送る前に税務事務所が確認している。これも通関手続きに時間がかかる要素のひとつである。

(6) 基準化

港湾サービス、通関手続き、コンテナ、一般雑貨の荷役業務で国際基準に追いつくことに失敗することは貿易促進にとって障害となる。特にインドネシアからの自動車の輸出

入管理の手順はまだ標準化されてないため自動車の輸出入業務の障害となっている。

(7) 貿易促進のインセンチブ

貿易活動を促進するために、総合的に税金を安くするシステム、あるいはインセンチブを与えるような政策がない。反面多数の地方政府は税収確保のために課税を強化していることは貿易活動を促進するのに大きな障害となる。

港湾周辺には自由貿易地区や輸出加工区がまだ開発されてない。こうした施設はアセアン諸国の港湾周辺には開発整備されている。こうした区域は新規の投資を誘致し、地元工業の利便性を引き出し、貿易の競争力を強化し、輸出促進のインセンチブを活性化することになる。

3.4.3 タンジュンプリョク港の現状分析

(1) 港湾インフラと施設の欠陥点の選別

1) 港湾施設の欠陥点

タンジュンプリョク港は西ジャワ地域およびインドネシアで最大の外国貿易港湾として機能している。しかし現在の施設の物理的配置状況はオランダの植民地時代に開発された状況とほとんど変わってない。そして港湾の荷役効率性は他のアセアン諸国の主要港湾と比較すると次第に悪化している。

i) 決定的な問題点

現状のタンジュンプリョク港が直面している決定的な問題点は以下の点である。要約すると「港湾施設は港湾利用者の要望を満たすことができない状況にある」ことに尽きる。

- 港湾を通じて貨物の移動に迅速性と信頼性に欠ける
- 貨物取り扱いに安全性と保安に欠ける
- 貨物需要に対応した港湾施設と空間不足
- 透明で公平な料金設定に欠ける

ii) 不都合な状況の原因

港湾施設の現状の欠陥で港湾運営にとって不都合な状況には下記の事項にある、と認識される。

- a) 浅い水深の進入航路は一方通行のため船舶航行の容量が制約されているため近年大型したコンテナ船が出入港できない、のとその結果、船が出入港を待つため、船の接岸時間が長くなった原因となっている。そのことは2.3.3章で輸入貨物の所要時間計測結果でも詳細に現れている。
- b) 港湾と港湾背後地にある工業団地と結ぶ内陸運輸のアクセス道路の容量が制限している結果、都市道路、港湾内道路で酷い道路渋滞を起こしている。
- c) 無秩序な土地利用開発したために現在、港湾運営に必要な用地が制限されている

- d) 埠頭背後のヤード容量が不足しているため荷役業務の能率性と生産性(特に輸出入コンテナについて)が低下。
- e) 貿易施設を運用する制度上の欠陥、例えばそれぞれの政府関係機関が通関のために膨大な量の書類を要求することによる非能率な通関手続き、非能率で弾力性のないターミナルオペレーションシステム、非能率なEDIシステム等がある。

その結果、このままの状況で港湾施設と運営能率を改善しないでいると、港湾の生産性は次第に悪化することになる。

2) タイとマレーシアの港湾運営とサービスの比較

i) 港湾の生産性

近隣のアセアン主要港湾である、タイのレンチャバン港では2002年にコンテナを266万TEU取り扱った。そこでは既に2000年からフェーズ2事業として更に340万TEU扱えるように1800メートルの埠頭の拡張を計画している。(全体で約600万TEUのコンテナを取り扱う計画)。

マレーシアのポートケラン港では2003年に384万TEUのコンテナを扱った。そこでは既にポートケラン港のプラウインダー地区にある西港湾をマラッカ海峡に向かって6バース、延長2000メートルで300万TEUのコンテナを扱うような拡張を計画している。

近隣のアセアン諸国の主要港湾では活発な将来開発プログラムを計画している生産性の向上を目指している状況を考慮すると、タンジュンプリョク港が港湾施設・運営能率を改善しないでいる、と近隣諸国から取り残され、港湾機能が近い将来停止した状態に陥ち入ることになる。

そのことは間違いなく投資環境を特に外国からの投資家の投資意欲を落胆させることになる。結果として、多国籍企業にとってこの地域からの撤退となり、インドネシアの輸出製品が国際市場で、特にアセアン市場での競争力を喪失することになる。

ii) 港湾運営とサービス

タンジュンプリョク港、タイのバンコク港、レンチャバン港、マレーシアのポートケラン北港、西港の港湾活動、施設、荷役業務サービスの効率性、EDIの導入状況、IMOによるISPSコードの保安対策の現状、輸出入貿易施設の支援施設と各港湾の将来開発計画等を表3.4.6に比較、表示する。地域で妥当な競争基盤を関係機関がタンジュンプリョク港の開発目標を設定するのに参考とすること。

表からタンジュンプリョク港のコンテナバースの延長とコンテナ取り扱い能率が他の2港湾と比較して低い。これら2港湾は既存の施設に隣接して開発の用地がある、という有利な条件がある。したがって彼らは既に地域の競争市場に対処するのに必要なインフラ整備を最小の社会環境問題と妥当な投資予算で更なる開発するように整備目標を既に設定して産業投資環境を向上しつつある。

タンジュンプリョク港も既にボジョネガラ地域(バンテン州)にタンジュンプリョク港の補完港湾として国際貿易のコンテナターミナル施設の開発に着工した。この港湾開発はアセアン地域の妥当な競争市場に対処するために港湾運営とサービスの目標を設定すること、及び新港湾には国際的に標準化された貿易施設を備えていることが重要である。

マレーシアポートケラン港の西港を図 3.4.1 にタイのレンチャバン港を図 3.4.2 に示す。

Fig. 3.4.1 Port Klang (Westport, Northport) Malaysia



West Port Container Terminal of Port Klang Malaysia



General Layout Plan of North port of Port Klang Malaysia

Fig. 3.4.2 Laem Chabang Port in Thailand



Container Berth No B-1 to C-3 at the Laem Chabang Port in Thailand

(2) タンジュンプリョク港の港湾施設の現状分析

1) 港湾施設

港湾事業規則（PP69,2001）によると港湾開発に資金負担について下記のような分類をしている。

- 中央政府のDGSC は公共港湾サービスに必要な防波堤の整備、航路・泊地の開発に資金面で港湾公社2を支援する。
- IPC2（タンジュンプリョク港管理事務所）は埠頭施設の開発とリハビリ、ヤード施設、港内道路の開発等を自己資金で実施する。

IPC2 はタンジュンプリョク港の既存埠頭の整備では下記の計画をしている。

- 利用率の低い上屋例えばNo. 201, 202 and 301 を貨物のスムーズな移動ができるように、またはコンテナ置き場にするため野積み場に改造する。
- バラ荷埠頭の 115/105と 214/300 周辺をコンテナ貯蔵置き場に転用する。

現在の港湾施設の状況では背後圏の開発により必要となる将来の輸出入貨物需要を吸収できない。背後地域の産業発展の需要に対応して、特に下記の港湾施設と港内道路の開発・改善が緊急に必要である。

i) 自動車ターミナル開発整備

AFTA条約によってアセアン域内の自動車の輸出入が増加する場合、タンジュンプリョク港には自動車専用ターミナルが公共埠頭として必要である。現在専用ターミナルがない。自動車1,000台収容できる自動車置き場14,000平方メートルをIPC2が埠頭No. 208の前に準備した。ここには自動車保存用の保安施設が貧弱で、ヤードを囲むフェンスが破損し、照明設備が壊れ、道路とヤードの舗装が破損している。

現在の自動車メーカー別の自動車輸出入量は以下の通である。：

Table 3.4.2 Export and Import Volume of Automobile through Tanjung Priok Port

Makers	Export	Import	Remarks
Car maker A	1,000 units / month	100 units / month	Export to/ import from Thailand
Car maker B	700 units / month	700 units / month	
Car makers C	500 units / month	200 units / months	Export to Thailand and Philippine

Source: JICA Study team

将来2-3年の自動車輸出入量は年間20%以上の伸びが予測されている。港には適切な車両の貯蔵と保安施設を持ったターミナルと有料道路に連絡するアクセス道路で結ばれた専用ターミナルが必要である。

現在2社の日系船会社が週2回タンジュンプリョク港に寄港する度に港湾事務所から空いたバースへの接岸指示が出て、指定された埠頭に船舶が到着する1日前に輸出用の自動車を搬入する準備をする。

そのために 保安対策として警備準備、輸送手段の手当て、港内に輸出、輸入自動車の保蔵地区を調達する、等本格的輸出入事業として必要な基本インフラが決まらないのでは今後インドネシアを拠点として、アセアン地域で地域分業によって発展しようとする自動車製造企業には将来の展望が設定できない状況となっている。

ii) 港湾関連道路の改善

既存の港内道路ではコンテナトラックがターミナルに入る順番待ちで道路を駐車場代わりに利用したり、大型のバラ荷タンカーが船荷を積み下ろすときは、大型トラックが道路を占領する等の状況なので混雑を緩和するために拡幅する必要がある。

都市交通と港湾発生交通で交通渋滞を避けるために、港内道路と臨港道路とを直接結ぶ立体交差の道路を建設する。輸出入コンテナとバラ荷輸送のトラック駐車を道路整備と一緒に計画する。

iii) 航路、泊地と防波堤

現在の港内のアクセス航路幅は150mと狭く一方通行と制限している。既存の防波堤を移転して航路を拡幅して両方向に船舶の航行が可能となるようにする。アクセス航路と泊地は増深して大型船の寄港船舶の数を増やし、既存の埠頭延長による港湾荷役容量を増強する。船の旋回用の泊地は港内の主要コンテナ埠頭前面にあるため現在の港内の水域では両方向の航行を可能にする水域面積がない。

航路が現状のままでは将来寄港船数が増加しても対応できない。特にライナーサービスの運行管理は港内の深刻な交通渋滞のため難しい。ライナー船が接岸を待たされるようになると港湾全体の生産性が低下することになる。

安全でスムーズに効率的な船舶操船が出来るように既存防波堤を撤去して、新設の防波堤を建設して泊地の水域を拡幅する必要がある。港湾の出入り口が1ヶ所では行き止まりとなる。少なくとも2箇所のゲートを確保することが緊急に必要である。

iv) 在来埠頭ターミナル

在来埠頭には内貿貨物と外貿貨物を一緒に扱う埠頭がある。これらの埠頭は効率的な保安とスムーズな貨物流動と能率的な通関手続きの観点から内貿貨物と外貿貨物を扱う埠頭にそれぞれ分離するべきである。

在来埠頭にそれぞれヤードと倉庫があり、そこに税関事務所があり、内貿貨物と輸出入貨物の動きを監視している。そのヤードと倉庫のゲートに税関事務所職員を派遣して内貿外貿の通関手続きを監視している。

在来埠頭の貨物埠頭を外貿内貿の品目別に集約することは下記のような有利点がある。

- 荷役効率を向上する。
- 適切な保安管理ができる
- コンテナトレーラー、一般バラ荷トラックによる港内道路の交通渋滞を最小化する。
- 通関手続きの時間を短縮する。

2) タンジュンプリョク港の緊急リハビリ事業の遂行

i) 緊急リハビリ事業の必要性

深刻な経済状況から回復するためと持続的経済成長を達成するために、最も重要な任務は信頼できる輸送サービスに必要な能率の良い貨物流通システムを構築することである。そのために下記の対策を早急にとる必要がある。

- 既存港湾施設の容量と生産性を向上し、最大限活用する。
- 既存の貿易容量を助成し、良質のサービスを提供し、既存の施設を最大限活用できるような新規の産業投資を奨励する。

海運総局 (DGSC) と西ジャワ地方の主要港湾の運営と管理に責任ある港湾公社 2 (IPC 2)は数年で港の取り扱い貨物量が現在の容量を超えるとの認識でタンジュンプリョク港の港湾基礎インフラを整備して港湾容量を増加することのフェージビリテーを検討した。

タンジュンプリョク港の緊急リハビリ事業は現状の港湾施設で都合の悪いインフラの状況を改善するために提案された事業である。これは2002-3年に実施されたJICA調査による「ジャカルタ大首都圏港湾開発」で提言した主要整備事業の1つである。調査は提案した緊急リハビリ事業とタンジュンプリョク港の補完港湾として第2港湾の開発のフェージビリテー調査を含め2003年10月に終わった。

タンジュンプリョク港の現状と港湾施設の緊急な開発の必要性を考慮してインドネシア政府、運輸省 (MOC) は日本政府に (GOJ) 緊急リハビリ事業実施の融資を2003年に

要請した。その結果 2004 年 3 月にローンの合意書は両国間で調印した。

ii) 事業構成

提案したタンジュンプリヨク港の緊急リハビリ事業には下記の事業が含まれている。

a) 港湾施設の建設

港湾容量を向上するために既存防波堤の撤去と新規防波堤の建設、

b) 航路の改善

既存アクセス航路と港内の中央にある泊地を拡幅、増深する。航路標識を移設。

c) 港湾関連道路の建設

港内の道路の拡幅、と港内道路から立体交差でエンガノ通に結ぶ。

d) 既存の税務事務所ビル周辺の開発

既存の税務事務所の移転と周辺の関連道路の整備と J I C T 1 のコンテナターミナルゲートの改修

e) コンサルタンツ業務

詳細設計と施工管理業務

3) 第 2 港湾の開発概念とその進捗状況

上記 J I C A 調査はタンジュンプリヨク港の機能を支援するために、特に輸出入コンテナの取り扱いで、第 2 港湾を開発する必要性を証明し、タンジュンプリヨク港の補完港湾として開発する提言をした。IPC 2 はタンジュンプリヨク港のコンテナ貨物需要量が数年で現在の容量を超えるため貨物量の増加(特に国際コンテナ量)に対応して第 2 港湾の開発のフェージビリティを検証した。

従って、IPC 2 は J I C A 調査により検討した長期開発計画に沿って一部下記の規模の岸壁建設工事に着工、コンテナヤード造成のために埋め立て工事を 2003 年 12 月にボジョネガラ、西ジャワ(ジャカルタ、タンジュンプリヨク港から約 100 km 西にある)で始めた。建設事業費は 840 億ルピアで公社独自の資金で実施している。

IPC 2 は土地収用の終わった地域で岸壁工事を始めた。工事内容は：

- 岸壁が杭基礎栈橋で、102 m 長さ x 40.8 m 幅、水深 -16 m、
- 岸壁前面を水深 12 m に掘る浚渫工事、
- 土地収用の終わったところに 2 車線で延長 400 m の連絡橋。

工事開始の写真を図 3.4.3 に示す。

Fig 3.4.3.3: Bojonegara New Port of IPC 2



Beginning of Construction Works of Dredging by Grab Dredger (8 and 14 m³) and Barge (800 m³ Hopper Capacity), Stock of Berth Foundation Steel Pipe Piles (Φ 700 mm and Φ 600 mm)



The Entrance gate of Bojonegara New Port



IPC 2 からの要請と上記 J I C A 調査の提言に基づき D G S C は 2004 年 7 月にボジョネガラ新港を国際戦略港湾として認定するため、と正式な国家事業としてタンジュンプリヨク港の補完港湾として整備するために必要な書類手続きを運輸省と始めた。第 2 港湾開発事業は政府の担当実施機関 (D G S C) が着手した状況である。

4) 港湾周辺にインランドコンテナデポ(ICD)と自由商業地区の開発

i) タイ、レンチャバン港湾のインランドデポの場合

タイのレンチャバン港湾の場合、100万平方メートルの I C D をレッカバンに建設した。ここはレンチャバン港から約 100 k m 北部でバンコク市の周辺の工業団地から東に約 100 k m の地点にある。

土地はタイ国鉄省(SRT)が保持し、I C D を運営整備管理するために 6 船会社に貸与している。輸出入コンテナの必要な通関手続きはタイ国税事務所によってここで実施されている。レッカバンの I C D の状況を写真で図 3.4.4 に示す。

Fig 3.4.4 Lard Krabang Inland Container Depot for Laem Chabang Port



輸出入コンテナをタイ鉄道によってレンチャバン港とラッカバンとよぶインランドデポの間を輸送されている。

ii) マレーシア、ポートケランにある自由商業地区の場合

マレーシア中央政府の財務省は1990年に港湾周辺に自由商業地区 (FCZ) を設置した。運輸省はその傘下にあるポートケラン港湾庁 (PKA) を自由地区庁と指定し、北港を1993年4月に、西港は1996年6月に南港は2004年1月にそれぞれ自由地区として指定した。

ポートケランのターミナルで操業する全ての業務は自由商業地区内の業務として見なし、その結果税関コントロールを最小限にしている。従ってFCZ内の操業には税関法1997年、1976年の消費税法、1972年の売り上げ税は適用されない。1990年のFZのもとでは商業、貿易活動、銀行業務、港湾を通過する輸出入業を奨励するために自由地区はマレーシアの国外と見なしている。その結果港湾取扱量は1993年から2003年の10年で倍に増えた。

自由地区を通過する貨物には通関手続きは必要ないため交通、貨物移動がスムーズである。FCZを設置したことにより下記の便益がある。

- 低料金(cash flow)
- 通過貨物の再輸出の関する少ない制約
- 通過貨物のオンラインによる手続きの単純な書類
- 輸入貨物に対する貯蔵、合併整理、地域流通と付加価値の手続きが単純化した。以前は輸入貨物を7日以内に関税事務所に報告する必要があった、が今はただでFCZ内に貨物を貯蔵し市場の動きを見て貨物を出荷流通できる。

iii) 港湾背後地にあるICD、の現状

タンジュンプリョク港周辺には自由貿易地区、輸出加工区等は開発されてない。こうした施設をアセアン地域の港湾周辺では多く、産業投資を誘致するための魅力的なインフラ整備として位置付け、アセアン域内での貿易の競争力を増強するために見られる。

a) 港湾周辺のICDの現状

タンジュンプリョク港の背後圏には小規模なICDがあり、一部その内には税務事務所を持った小さい保税地区がある。このICDはコンテナ置き場として一時的にコンテナ埠頭背後のヤードに輸出入用コンテナを置くための容量を確保するのに一時移動先として利用、トラック会社、フォワード会社等が所有している用地を転用してICDとして活用しているが効率的な本格的コンテナ物流の一環としては貧弱な施設である。

b) ICD での通関手続きの現状分析

このICDでは輸出入貨物の必要な通関手続きを荷主が出先の税務事務所でできる。しかしICD内の税務事務所は独立して書類審査をするが相互の税務事務所とはオンラインシステムでは結ばれてなく書類、情報の交換は行われてない。その確認にはハードコピーを提出する煩わしさが残っている。

その結果、ICDの税務事務所で承認された書類は船会社の代理店、フォワード会社が港湾の中央税務事務所に再度提出する必要がある。

これは書類の重複で時間の浪費となっている。通関手続きのサービスを向上するためにICDと港湾内の通関手続きを集約し、EDIまたはインターネットを通じオンラインシステムで結ばれるべきである。

c) 港湾と工場とを結ぶ道路輸送の現状分析

現在トラック輸送は工場と港湾を1日1往復しかできない。これはジャカルタ首都圏を通過する道路の渋滞と港内のヤードに入るために長時間順番待ちをする結果による。

港湾と工場地域との中間地点にICDを建設して2つ分けたトラック輸送システムを導入して港湾とはシャトルサービスで結ぶとトラックによる輸送時間を短縮できる。輸送頻度を合理化できる。

(3) 港湾の管理・運営について

1) 現在の在来ターミナルの運営会社

在来貨物の荷役は、図 2.2.1 に示すようにPT. MT I 他14ターミナル会社、沖仲仕(セテベ) 会社がそれぞれ指定された埠頭で荷役業務を請負っている。14会社は表 2.2.13 に計上した。

本調査の所要時間計測調査によると、約90%の寄港船舶は沖の停泊地から指定した埠頭まで約60分かかっている。これはIPC2が目標とする所要時間60分を満たしている。

コンテナ専用ターミナルの場合埠頭の単位当たりの年間コンテナ取扱量は一般的に300メートルの埠頭延長で約35万TEUである。在来埠頭でのコンテナ取り扱い荷役会社の荷役機械不足で2002年の実績で500メートルの埠頭延長で26万1千TEUであった。

在来埠頭のバース占有比率はIPC2が70%と目標とするのに実際には50-60%であ

った。特定の埠頭延長当りの生産性とその埠頭占有率は非常に高いように見える。これは船会社の視点から結果として利用者にとって割高な費用となっている。

一方船が泊地に来て接岸までの時間が非常に長い。本調査の所要時間計測調査では船の入港には90%が60分だが、70%以上の船が泊地で入港の許可に6-7時間待っていることも時間が長い原因の1つと解釈される。港湾の奥にあるバースには荷役をして無いバースを見かける。

2) 固定埠頭運用システム

タンジュンプリョク港の在来貨物埠頭はIPC2と船荷のために年間施設利用契約した沖仲仕会社が指定した埠頭でしか船荷の積み込み降ろしができない。船会社は船貨物の荷役業務のため特定の沖仲仕(ステベ)会社と契約している。

その結果、入港する船はその船会社が契約している沖仲仕(ステベ)会社のIPC2から借り受けた埠頭にしか接岸できない。「固定埠頭運用システム」のため、その埠頭で先客が利用している場合船はその荷役が終わるまで待つことになる。

従ってこのシステムのために、船貨物の荷役効率は低くなり、船の接岸の待ち時間が長くなっている。それは2.3.3章の所要時間計測調査結果でも証明している。

3) 港湾運営とサービスの管理

i) 効率的な通関手続きの達成

a) 通関手続きの所要時間

輸入貨物の港湾に滞在する時間が、船の操船、貨物の荷役、通関手続き、陸上輸送管理と複雑な書類手続きが非効率性である理由で長く、信頼性がない。これは本調査で実施した時間計測調査にも現れている。

それによると輸入貨物の通関手続きの時間は46.4%が6日、53.6%が8日かかっている。平均すると5.5日である。日本国交省の2003年の統計資料によると日本では3日、シンガポールでは1日であった。

b) 港内に無計画に建設された政府関連事務所と煩雑な税務手続き

港湾関連の政府事務所は港内に無秩序な場所に建設されているように見える。

特に港内でそれぞれ管轄する地区が3地区にわけ各地区に税務事務所がある。そのために船会社の代理店、荷受人は船が接岸する埠頭のある地区の税務事務所に輸入申告を提出、その後貨物を仮置きのために同一港内で移動した場合、その地区を管理する税務事務所にそれぞれ通関手続きに必要な書類を提出する。

手続きが流れるように進めるために、税務事務所を1ヶ所に集約して、シングルウィンドーで手続きが出来るようにする必要がある。国際基準に従った効率的な通関手続きを実施されるべきである。

ii) 港湾振興の活性化

IPC-2 は港湾関係者、船会社、船主、荷主等の利用者と港湾活動を活性化するため次のような目的のために会議を積極的に開いてない。

- 必要な意見、見解を交換する
- 海運市場の正確な情報、
- 利用者の正確なニーズを把握する、
- 港湾のセールスポイントを明確に説明、
- 潜在的利用者に港湾セール促進活動を強化するため

IPC 2 は特にスムーズな通関手続きと港湾アクセスの施設について、地域開発計画と協調しないで港湾区域内の港湾インフラと施設を整備してきた。協調して整備すれば港湾周辺の臨港道路の交通渋滞は最小化することが出来、貿易施設の効率化を奨励することが出来る。

iii) 効率的なIPC2の訓練システムの構築

IPC 2 は港湾労働者の荷役効率向上のために良い訓練システムを開発した。しかしまだコンテナのヤード置き場の計画、船の積み込み計画の訓練が必要である。これはときどき荷主から港に降ろされたコンテナが行方不明になったとのクレームがあることによる。これはコンテナが機械の操作ミス、計画ミスによる指示ミスによって間違った場所に置かれ、その後別の場所に移動した結果発生した。

IPC 2 と埠頭運営会社が一緒になって品質管理サークル (QC) を導入して既存の港湾訓練センター (PTC) の機能を最大限活用する努力をするべきである。

iv) 港湾施設と荷役機械の適切な補修とリハビリ工事

港内の在来埠頭施設で下記の欠陥が見られる。IPC2は欠陥部分の港湾施設の適切な補修、リハビリを継続して実施すること。

- 一般雑貨埠頭を自動車の輸出入用ターミナルとして使用している。多くの埠頭の天端が地盤沈下の結果、高潮位との差が不十分で船のランプを埠頭に設置すると急勾配になり、車両の積み込み積み下ろしのために安全でない。大型船、特に50,000 DWTの自動車輸送船が接岸できるように一般雑貨埠頭の天端の嵩上げのリハビリ工事を実施する。
- 埠頭の法線と上屋との間の空間、幅が狭い。
- 貨物埠頭にある使われてない上屋、倉庫を撤去してトラック駐車場、輸出入車両の駐車場として活用するための広場に転用する。

(4) 国際コンテナターミナルの運営と管理

1) タンジュンプリヨク港のコンテナターミナル運営

i) ターミナル料金

2. 2章で述べたコンテナターミナル料金はそれぞれのターミナルを違った運営会社が運用し、違った生産能力なのにアセアン諸国の主要港湾のターミナルと比較してIPC2によって高めに設定されている。料金は運営能力と費用に応じて競争できるような基盤で設定されるべきである。

ii) 独占的なコンテナ運営サービス

JICT と Koja コンテナターミナルは現在ジャカルタ首都圏で独占的コンテナ運営サービスを楽しんでいる。現在のターミナルの市場状態からすると、JICT/Kojaがターミナル料金を減額する理由を探すのが難しい。

しかしながらこの問題は単に西ジャワ地域だけでなくインドネシア全体の問題である。インドネシアの自動車、2輪車の製造業は外国投資家を呼び込んで発展しているベトナム、タイのような国々と猛烈な競争時代に直面している。

ターミナル料金を減額するのを実現するために最優先してすることはターミナル運営費用を低減することである。

iii) コンテナターミナル運営の最適なスタッフ人数の配置

現在の JICT と Koja ターミナルでは同程度の荷役量の他のターミナルと比較すると多いように見られる。これはIPC2の従業員をJICTとKOJAが設立されたときに吸収することで合意した結果と思われる。IPC2の従業員が失業しないように、可能な労使紛争を避けるために、IPC2はこうした対策を採らざるを得なかったと考えられる。結果として全ての労務者とスタッフの就労が保障され、法的に彼らを解雇できない。

違った港の荷役業務で人材スケールを比較するのは簡単でない、が現在普及している傾向を把握するのは可能である。世界のコンテナターミナルで荷役機械と従業員数の関連の標準的数値を下記に示す。

Table 3.4.3 World Trends of Manning Scale of Container Handling Equipment

Equipment	Number of Manning scale
Gantry Crane:	2 drivers/1 unit
RTG	1.5 RTG/1 Gantry
Tractor Head	3 units (3 drivers per Gantry) are standard, but 4-5 units are deployed when needed to expedite operation. An increase in operational efficiency of about 15% is expected by adding 2 units, 10% by 1 unit.

Lasher	6 men for a smaller ship (2 Gantries can not be fully deployed.)
	8 men for a larger ship (2 or more Gantries can be deployed.)

Source: JICA Study team

いくつかの発展した港湾ではターミナル運営会社がコンテナクレーン、ヤードクレーンを自動化運転で運営する研究開発を推進している。新しい技術革新は更なる人材雇用を縮小する傾向にある。

JICT と Kojaのシフト当り 1 クレーンに従事する従業員の数は世界的基準と比較すると倍の人が従事している。今後施設拡張でクレーン台数が増えると国際的標準の数との差は広がる。

Table 3.4.4 Comparison of World Standard and Case of JICT/Koja CT

	World Standard	JICT/Koja
One Gantry:	15 men	30 men
Two Gantries:	30 men	60 men
Three Gantries:	45 men	90 men

Source: JICA Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports

インドネシアの労務費が国際基準よりはるかに低い限りであれば、上記の人材配置の状況でも我慢できる。しかし長期的管理の観点から見ると、将来人材の効率的配置でコンテナ料金を30%減額できればコンテナ貨物がこのターミナルに来るようになることを考えると適正人材配置を採用することは重要なことである。

2) コンテナターミナルサービスの質に対する不満

船会社、荷主等の港湾利用者を訪問してコンテナターミナルのサービスについて調査した結果、JICTとKOJAのサービスに対する非常に高い不満が寄せられた。船会社と荷主から寄せられた主な不満点を下記の表に計上する。

Table 3.4.5 Summary of Improvement Requests from JICT/Koja Container Terminal Users

Item	Dissatisfied Party	Complaint
Equipment maintenance	Shipping lines / Agents	Due to mal-function of gantry crane and shortage of spare parts, longer time required for repairs, schedule of ships at port and container loading/unloading is delayed
Gantry production	Shipping lines / Agent	Low production of GC due to shortage of chassis trucks to transport containers to the yard, which increases the amount of time for ship at port.
Pilferage in yard	Shipping lines / Agents Shippers / Consignees	Rampant pilferage of content from container occurs.
High charge level	Shipping lines / Agents Shippers / Consignees	Compared with other major terminals, too high and raised one-sidedly. Actual charge level quoted in US dollars is felt to be the highest in the world.

Ship's waiting time	Shipping lines / Agents	More than two hours waiting is not rare under the window system.
Miss-operation	Shipping lines / Agents	Due to careless container planning and computer error, containers were placed in the unscheduled location and exceeding capacity of ship loaded and unloaded.

Source; JICA Study team

(5) 港湾公社2の現存EDIシステムの使用の分析

1) 港湾公社2の現存EDIシステム

EDIシステムは港湾業務と税務手続きを含めサービスの書類手続きを迅速に処理するものである。EDIシステムはタンジュンプリョク港にはすでに有る。しかしそれはまだ最適に十分使われてなく、港内の税務事務所は荷受人から輸入申告書の一部書類をハードコピーで受け取って処理している。

船の到着通知RKSP (Arrival Notice of Vessel) は100%EDIを通じて送られる。しかし港湾使用要請通知はまだ十分EDIでは利用されていない。これは輸入業者が税務署から商業用ライセンスのコード番号を登録していないため税務申告にEDIを使わないで書類をハードコピーで提出しているために発生している。

現在貨物と船が港湾を通過する場合18種類の書類を提出する必要がある。これら書類は船会社、フォーワーディング会社、港湾公社2、ADPELから5箇所の政府機関、銀行、ターミナル運営会社、を含め10箇所の書類使用者の間を回覧、配布される。

同一書類の重複数を最小化に図り、相互の機関からの書類の配布・回覧の時間を短縮するために、手続きを合理化して書類のチェック時間を短縮すること。

EDIに関するIPC2のスタッフの知識、経験のレベルがEDIを独自に運用、開発するには不十分である。

一部の港湾利用者からEDIを導入してから税務署職員が輸入貨物の物理的検査の数が総輸入量の20-30%に増えた。EDIを導入する前は総輸入量の10-15%であった。EDIシステムを利用するのに料金と税務職員による貨物のチェック費用がかかり、輸入業者には追加費用となっている、との報告がある。

2) 漁業製品の輸出業者のEDIの利用状況

ベネコム (Bonecom) 工場はジャカルタ首都圏のムアラバルのジャカルタ漁港の敷地内に1985年に工場を建設して操業を始め漁業製品を輸出している。この会社は工業貿易省に工場を保税地区とすることを申請し、現在税関事務所の出先が工場にあり、そこで輸出入の通関手続きを済ませることが出来る。税支払いが免除されている。

会社は保税地区の工場から契約した船会社が持つコンテナデポに輸出貨物を輸送するためのトラックを用意する。会社が直接船会社には輸送費用を払い、ターミナルオペレーターにはターミナル使用と貨物取り扱い費用を直接払う。

i) 税関事務所のEDIの使用について

会社は税務手続きをPPJKとよぶプロバイダーを通じオンラインでEDIシステムを採用している。会社は関税総局に登録して輸出入業務のライセンスのコード番号を取得している。EDIのオンラインシステムを通じ輸出入関連業務会社、税関事務所、財務省、銀行、輸出入会社等と内部連絡が出来る。

会社は税金の支払いを2種類の方法で払ってる。1つは銀行に一定の資金を預け輸出するごとに税務事務所が引き落とす、のと各輸出するごとに現金で払う。

2002/2003年に関税総局によって導入されたEDIシステムを2004年5月に外国から輸入したソフトウェアで運用している。関税総局のEDIを使用するのに特許権使用料を払うので結果として、EDIの使用料が高くなっている。

会社は税務手続きのために関税総局のEDIに接続するにはPPJKと呼ぶプロバイダーと契約して使用する毎に購買料金を払っている。

会社としてはEDIを導入することは非常に良いと考える。これで手続きが早く、書類の数が少なくなったので手続きの所要時間が短縮される、以前は輸出申請の度に港内の税務事務所の18の窓口を訪ねる必要があった。

もっと重要なのはEDIシステムをもっと社会化して、運用の知識を利用者に広く普及することである、と考える。

ii) EDIを通じ近代的貿易を実施することについて

今日EDIの導入に対し最も意味深長な妨げとなっているのは人材不足と貿易施設の近代的な技術の知識不足である。税務事務所のような政府関連事務所はまだ許可手続きには、スリップにタイプするような典型的・古典的機械を使用している。

発展した貿易機構では関係する機関が増え、準備提出する書類が増える。料金システムが増えるようになるとEDIのようなシステムを利用する方が便利で時間短縮になると思う。

3) マレーシア、ポートケラン港の場合

ポートケラン港湾庁はEDIシステムとしてポートケランコミュニティーシステムPort Klang Community Services (PKCS) を港湾サービス専用の通関手続きにペーパーレスで出来るように導入した。PKCSを利用した港湾利用者とのリンクを下記図 3.4.5 に示す。

マレーシアの税関事務所は独自のEDIシステムをPKAより遥か早くから設定した。これは全国の税務サービスを網羅するのとPKCSに連結するために。税関事務所は税務情報を交換するのと、APECの国々との間で税料金を調和するために2004年5月にパキスタン、韓国とも覚書を結んだ。

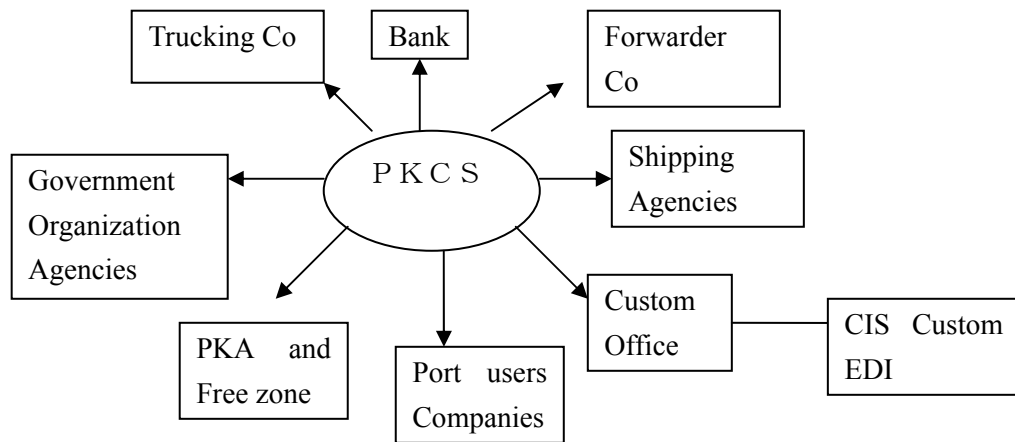


Fig 3.4.5 Diagram of EDI system of PKA and Custom

(6) 港湾の保安の現状

1) 港湾のヤード保安

財務省、関税総局は輸入貨物を調べるために J I C T 2 のコンテナターミナルに 1 台の X 線のスキャンを、 J I C T 1 には 2 台の X 線スキャンを設置した。 K o j a ターミナルには X 線スキャンがない。在来貨物の埠頭には X 線のスキャンの設備は設置されていない。乗客船ターミナルには 2 台の X 線スキャンを設置してある。

一般的通関検査は貯蔵ヤードで実施、荷主や船会社の代理が居るところで税務職員がコンテナのドアを開けて中味を調べる。

税務職員は保安チェックのために金属探知機を持ってない、が港湾警察は所持している。

J I C T 1 にある X 線の検査施設を下記写真に示す。

Fig. 3.4.6 X ray checking facility of Custom office at JICT 1



X ray checking the contents of container



Entrance Gate of X ray Test Facility at JICT



Container Checking Through X ray Booth



Content of Container on X ray Monitoring Screen

JICT 1 は J I C T 1 のゲートで出荷するコンテナのドアに封印をして、輸入コンテナの安全を確保し、ヤード内での盗難を防止する。

Fig 3.4.7 Sealing Container at the Exit Gate of JICT 1



J I C T 1 のゲートで税務検査のあとコンテナに封印する。



J I C T 1 のゲートで税務職員によってコンテナの封印番号と鍵がかかっていることを確認。



2) 港湾の保安

I S P S の国際標準コードによって港湾保安レベルが運輸省。海運総局によってレベル 3 と指定されると、港湾としては全ての埠頭、港湾用地には必要な設備、施設を設置して下記の調整をして基準に従う必要がある。

- i) 関連する組織の代表から構成された保安委員会を設置する、港湾内での盗難のような事件を防ぐために。保安委員会は定期的に関し関連事務所、港湾利用者から報告された問題、対策、提言を協議し状況を改善する。
- ii) 港湾保安を確保するために十分なハードウェア、フェンス、CCTVを導入する。CCTVは港湾事務所の中央の管制室から現場で常に監視するシステムと一緒に監査(モニター)する。
- iii) IPC 2 はタンジュンプリョク港に国際ハブ港として I S P S のコードに準拠した下記の設備を設置する。
 - a) コンテナを検査するための X 線スキャン
 - b) GPS (グローバル位置システム) ,
 - c) CCTV はゲート、貨物ヤード、港湾管制センター、埠頭に設置して貨物、コンテナの動きをモニターする
 - d) ターミナルの保安計画をターミナル運営会社が作成し、港湾公社を通じて D G S C に提出する

3) 船舶の保安

「国際海運海難救助に関する条約(SAR Convention) 1979」が 1 9 8 5 年に効力を発揮し、船の報告システムを設立することを政府担当機関に提言した。

アジア太平洋地域には多くのシステム AMVER(United States), JASREP(Japan), STRAITREP(The Strait of Malacca and Singapore) 等が設立され運用されている。そしてこれらのシステムは特に救難力の届かない海上地域では海上保安に貢献してきた。

インドネシアのように世界でも広い海洋国家では海事の保安を確保し、海事の環境保護、国際貿易の保安を促進するのに大きな責任がある。インドネシアの船舶レポートシステムを、国際条約に従って信頼できる海事保安を確保するために出来るだけ早い時期に計画され実施されるべきである。

上記の問題について、JICAが2002年6月に「インドネシアにおける海上輸送の安全確保開発計画調査」を実施した。そしてインドネシア領土での海運輸送に関する海上安全確保のために下記の提案をした。

- i) インドネシアの船舶報告システムは、単に船の救難援助だけの目的でなく、海洋汚染防止、海難対策等のために資料を提供するために必要と、近隣諸国と調整して報告のあった地域を認定し、具体的な報告の方法となるように計画を細かく立てる。
- ii) このシステムは自動的に位置を探知するシステムを採用するためにVHFを使った自動認識装置(AIS)を導入することを提言している。

Table 3.4.6 Port Activities and Service facilities of Tanjung Priok Port, Laem Chabang Port and Port Klang

		Indonesia	Thailand	Malaysia		
		Tanjung Priok Port (year 2002)	Laem Chabang Port	Bangkok port	Port Klang (2003)	
1. Traffic Volume			(year 2002)	(year 2002)	North port	
					West port	
1.1	Containers (TEU)	2,684,000	2,656,949	1,110,561	2,540,465	2,300,770
	Import	1,244,000	1,317,910	516,690	1,301,674	1,166,262
	Export	1,439,000	1,339,039	593,871	1,283,791	1,134,508
	Domestic	261,000				
1.2	Cargo Volume (ton)	37,818,000	1,351,738	1,903,760	5,100,000	6,460,000
	Import	19,864,000	93,148	1,789,507		
	Export	17,954,000	1,258,590	114,253		
1.3	Liquid Bulk (ton)	8,462,246			2,296,241	3,302,916
1.4	Passengers	1,433,011	221,792		228,544	
2. Ship call (units)		17,068	5,672	2,519	8,084	7,826
		89,284,000 GRT				
3. Port Facility						
3.1 Berth Length						
	Container Terminal	2,087 m	2,100 m	East Quay: 1,320 m	2,711 m	2,000 m
	General Cargo	7,737 m	1,600m	West Quay: 1,545 m	1,358 m	600 m
	Private,	773 m				
	Passenger Terminal	250 m	400 m	115 m	43 m	660 m
3.2 Storage Area						
	Open yard (sq.m)	for general cargo: 381,702 for container: 230,297			77,236	95,942
	Container yard (sq.m)	1,411,479	629,200	148,200	91.6 ha	90 ha
	Ware house (sq.m)	45 units :185,228	3,240		47,000	18,198
	Bonded warehouses			9,554		
	Dangerous Cargo warehouse			967		
	CFS (sq.m)	7 units: 17,737 sq.m in general cargo berths	16,160		43,692	132,000
	Transit Sheds (sq.m)			231,975	11,803	9,360
3.3 Depth along Berth						
	Container berth	-8.5 m to -12 m and -14 m	-14 m	-8.2 m	-11m to -15m	-11 m to -15 m
	General Cargo berth	-4 m to -12 m	-14 m	-8.2 m	-9 m to -12 m	-11 m to -15 m
	Private Berth	-8.5 m to -12 m				
	Bulk Cargo Berth	- 8.5 m to -12 m	-14 m	- 8.2 m	- 10 m to - 11.5 m	- 11 m to -15 m
	Passenger Berth	-8.0 m	- 14 m	- 8.2 m	- 2.2 m	- 11.5 m
3.4	Depth of channel	-10 m to -14 m	-14 m	-8.5 m to -10.72 m	- 15 m with 2 m at HWL	-15 m from Malaka strait

Table 3.4.6 Continue

3.5 Inland Container Depot	Operate by private companies. inside and around the port in total 28 ha. Only storage of containers, no custom service provided.	At Lard Krabang area; 227,000 sqm Custom service is provided. Shipping company operate ICD. Railway area; 1134 sq.m	There is Special Export Zone situated behind Transit Shed No.6 for store FCL & LCI containers to stay up to 30 days.	PKA plans to develop the Pulau Indah Free Zone behind the Westport to make a regional ASEAN distribution center as well as a trade and logistic center. The project is comprising manufacturing activities, light industries facilities, as a self-contained development. All the support services required are readily available within the area with minimal bureaucratic requirements including customs formalities and other rules and regulation
4. Cargo handling Equipment				
4.1 Containers Quay Cranes				
Container Terminals	24 units	15 units for 5 terminals	14 units for 2 container terminals	24 units 20 units
Cont Handling Speed	20-23 TEU / hr		31 TEU / hr	33 TEU /hr
Convention Berth	2 units	No		
4.2 General cargo			For two quays (west and east)	
Fork lift	71 units		200 units	
Mobil crane	6 units		45 units	2 units
5. Number of Private operators				
5.1 Container Terminal	3 private operators	5 private terminal operators	The port's Stevedores and private forwarders handle import & export containers	1 private terminal operator for Northport and other for Westport separately operate, manage and maintain all the facilities including the maintenance dredging around the berths and channel. PKA has not operated the port after privatization from 1992.
5.2 Conventional cargo	14 private operators	6 private operators	By Bangkok port as port operator for importing and exporting cargo.	
6. Terminal Handling Charges				
	us\$ 150 / 20 feet container		us\$ 104/20 feet container	us\$ 90/20 feet container
	us\$ 230 /40 feet container		us\$ 156/40 feet container	us\$ 135 /40 feet container
7. Other Facilities				
7.1 EDI system	IPC 2 introduced EDI system and used partially. The container terminal operators did not introduce the EDI connecting to IPC 2 and custom offices.	PAT at Laem Chabang has not yet introduced EDI system for custom procedures and process.	PAT opened one stop services for paying charges and fees at the Bangkok port. EDI system is reluctantly introduced, but E-payment system of port tariff and charges was introduced at both ports.	PKA had already introduced the EDI system called "Port Klang Community Services"(PKCS) for exclusive Port Klang services for trade facilitation with paperless custom procedures. The custom office had established their own EDI system called "Custom Information System" cover the nationwide and connecting to PKCS.
7.2 Security	It is often reported the pilferage in the yard from the contents of containers. The port has been complied with ISPS code of IMO in July 2004 and registered accordingly. The port handle dangerous cargo in the port area.	PAT at Laem Chabang and Bangkok port announced in 1993 to handle dangerous cargo in the port area. The both ports has already complied to the ISPS code of IMO.		PKA had already provided the following facilities as the primary port to comply the ISPS code under the responsibility of the maritime department of GOM. (i) X ray checking container, (ii) GPS, (iii) CCTV , (iv) The security plan of each port is prepared by respective terminal operator according to ISPS code.

Table 3.4.6 Continue

7.3	Export Processing Zone		The Laem Chabang Industrial	PAT opened the small and midum	
	Other facilities	There is no Inland container Depots to carry out customs procedures around the port area. There are number of bonded factories in the sourounding area of the port where the custome procedures and export declaration documents can be processed.	Estate is situated just behind the sea port. The total area 576 ha consisting general industrial Zone (280 ha) and Export Processing Zone (147 ha). in which custom clearance service is provided. 135 of established factories operate in the Estate.	enterprises (SME) export promotion center to help SMEs exporters in exporting their products.	Ministry of Finance GOM established Free Commercial Zone(FCZ) around the port area. THE PKA is designated as the Free Zone Authority(FDA) in each port. All operation in the port is considered to be operated inside the free commercial zone. The custom control is minimum. The free zone is deemed to be a place outside Malaysia to encourage commercial activities, trading, banking, and port activities of import and export trade.
8.	Future Development Plan				
		(1) Development and operation of industrial estate and container terminals at Bojonegara for supporting Tanjung Priok port. (2) Optimization of 22 ha of Dock Koja Bahari space in the Tanjung Priok port. (3) Development of old conventional berths of Nusantara basin for multipurpose terminals.	(1) Development of container terminals of Phase 2 project constructing 1,800 m container berth, and 500m passenger terminal berth in the basin 2 to expand the capacity of containers to 3.4 mil TEU additionally with water depth of -16 m.	PAT plans to develop coastal shipping facilities and regional ports in Ranong province to extend the transportation of goods carried along the Andaman coastaline to Myanmar and South Asia and expanding trade with countries bordering the Mekong River.	The westport located in the Pulau Inda is planned to expand toward the Malaka Strait along the extension of the present berth alignment with 6 additional berths. The expansion of North port is required, but due to limitation of the area on land and sea, no more expansion of North port but concentrate to Westport.

3.5 空港インフラストラクチャー

この調査の範囲は、輸出については、スカルノ・ハッタ国際空港内の保税上屋で書類および貨物を受託してから航空機が出発するまで、輸入に関しては、航空機が到着してから空港内の保税上屋で書類と貨物を引渡しするまでの処理手続きを網羅する。

具体的には、輸出の処理手続きは、空港内の輸出保税上屋で書類および貨物を受託してから輸出貨物荷捌場で貨物をULDに積付けし、書類とULD/BULK貨物を航空機に搭載して航空機が出発するまでが含まれる。

輸入の処理手続きに関しては、航空機が到着してから書類およびULD/BULK貨物を航空機から取卸し、輸入貨物荷捌場でULD貨物を解体し、貨物の到着確認を行い、保税上屋内の蔵置場所に貨物を一時保管し、空港内の輸入保税上屋で書類と貨物を引渡しするまでが含まれる。

上記で述べた調査、所要時間調査および航空貨物フォワーダー等へのヒアリング調査を通じて明らかになった問題分析・課題等については次に記述する。

3.5.1 ハードウェア面

(1) 輸入貨物荷捌場

1) 問題分析・課題

既存の輸入貨物荷捌場は、ULD貨物を効率的に、スムーズに、かつ安全に解体して貨物の到着確認をするためのスペースが充分ではない。

また現状では、ULD貨物の解体スペースが不足しているだけでなく、輸入保税上屋全体のスペースが不足しているため、多くのULD貨物が一時的に保税上屋施設外に保留されることとなり、この事態が特に雨期においては貨物の濡損発生の主要原因となっている。

2) 改善施策

i) 輸入貨物をより効率的に保管するためには、“移動式ラック”あるいはより適切な高層ラックを設置して、上屋スペースの立体的有効活用を図る必要がある。

ii) PT. Garuda およびPT. JAS がより多くの輸入貨物を効率的に、迅速に、且つ安全に取扱い出来るようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張・改修を図り、ULD単位による輸入貨物の引渡し促進が必要である。

iii) “長期蔵置輸入貨物”の保管量を最小限にするためには、運送約款およびその他の法律や規則に則り、当該貨物の効率的な管理および適切な取扱いが必要である。

(2) 輸入トラック・ドック・プラットフォーム

1) 問題分析・課題

既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームのスペース（奥行：4m）は、非常に狭く、輸入貨物取扱いのピーク時間帯でなくとも、輸入貨物をトラックに積込む際、フォーク・リフトが前後に動いたり、あるいは回転したりする等の移動に困難をきたしている。しかもピーク時間帯になると、トラック・ドック・プラットフォームは引渡し輸入貨物で非常に混雑して、人間（＝荷受人または通関業者またはトラック業者）がトラック・ドック・プラットフォームを通り抜けるスペースがなくなる。また必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備するスペースもなくなる。そのため、引渡し貨物をトラックへ積込む際、その荷役作業のほとんどは、フォーク・リフトではなく顧客（＝荷受人または通関業者またはトラック業者）のマンパワーに依存して行われているのが実状である。

さらに、既存のトラック・ドックの構造様式はかなり旧式であるため、トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整することが出来ない。また既存のトラック・ドック・プラットフォーム（中型車用）は、小型または大型トラック、特に他のアジア主要諸国において主に使用されているウイング・タイプの大型トラックを考慮に入れて設計されていない。

これらのトラック・ドック問題は、ULD単位による輸入貨物の引渡し促進および輸入貨物引取りのために待機するトラックの駐車場ならびにトラック・ドックの混雑緩和をする上で深刻な阻害要因となっている。それだけでなく、このトラック・ドック問題は、フォーク・リフト等の副次的な荷役器材不足問題を引き起こしている。

2) 改善施策

- i) 必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備できるようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張が必要である。
- ii) トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整出来るようにするためには、レベレーターを設置するか、特にウイング・タイプの大型トラックに対応できるようにするためには、トラック・ドック・プラットフォームの構造様式を変更することによりトラック・ドック・プラットフォームの改修が必要である。
- iii) トラック・ドックの慢性的な混雑を緩和するために、またPT. GarudaおよびPT. JASがより多くの輸入貨物を効率的に、迅速に、かつ安全に取扱いすることができるようになるためには、空港外のフォワードヤード保税上屋の機能を強化し、空港内の保税上屋で可能な限りULD単位による輸入貨物の引渡し促進が必要である。

(3) 荷役器材

1) 問題分析・課題

トラックへの貨物積み込みあるいは取卸し等の通常の貨物取扱においては、フォーク・リフトが使用されるが、スカルノ・ハッタ国際空港では、そのような荷役作業のほとんどがフォーク・リフトの代わりに顧客のマンプワーに依存して行われている。前述のとおり、既存のトラック・ドック・プラットフォームには十分なスペースがないため、必要数のフォーク・リフトを配備することが出来なくなり、この事態が副次的な荷役器材の不足問題を引き起こしている。

2) 改善施策

- i) 必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備できるようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張が必要である。
- ii) また、トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整出来るようにするためには、レベレーターを設置するか、特にウイング・タイプの大型トラックに対応できるようにするためには、トラック・ドック・プラットフォームの構造様式を変更することによりトラック・ドック・プラットフォームの改修が必要である。

(4) 貨物の濡損

1) 問題分析・課題

貨物運送取扱事故に関して、特に雨期に発生する貨物の濡損に対しては多くの苦情が出されている。スカルノ・ハッタ国際空港における貨物濡損の主な原因は、人的要因であるというよりはむしろ保税上屋スペース全体の不足に起因している。既存の保税上屋施設状況においては、ULD貨物の解体スペースが不足しているだけでなく、輸入保税上屋全体のスペースが不足しているため、多くのULD貨物が一時的に保税上屋施設外に保留される事態が生じる。さらに、既存保税上屋の軒の長さは非常に短いため、特に雨期においてはULD貨物を濡損から防止することは不可能である。

2) 改善施策

雨期に発生する貨物の濡損を防止するためには、新貨物ターミナル施設が完成するまでの緊急避難的対策として、既存保税上屋の軒を早期に伸長するか、またはエプロン・サイドの遊休地を活用して、天蓋付の保税シェルターを設置することが必要である。

(5) 空港保税上屋内の照明設備

1) 問題分析・課題

既存の照明は不十分であるため、上屋作業者が保税上屋内で書類や貨物を効率的に取扱うことは困難である。その様な不十分な照明は、上屋作業環境を損ねるだけではなく、上屋作業者が貨物上のラベルのAWB番号や記号を誤認する高い可能性があり、輸出貨物のULDへの誤搭載等の重大な貨物運送取扱事故発生につながる恐れがある。また、不十分な照明は、保税上屋内における抜き荷を助長する要因にもなりかねない。

2) 改善施策

- i) 空港保税上屋内の作業環境を改善するためだけでなく、輸出貨物のULDへの誤搭載等の貨物運送取扱事故を防止するためおよび貨物の抜き荷発生の可能性につながる環境を排除するためには、保税上屋内の照明数を増やして明るくするか、または照明設備の変更・改善が必要である。
- ii) 可能な場合は、保税上屋の作業場所に日中の光を屋根の窓からを取り入れることにより、エネルギー・コストを削減して作業環境を改善することができる。

(6) 駐車場の交通混雑

1) 問題分析・課題

輸入貨物引取りのために待機するトラックの駐車場は、輸入貨物取扱のピーク時間になると混雑がひどくなり、貨物車両がスムーズに動くことができないほどになる。

2) 改善施策

- i) 車両の交通混雑を緩和するためには車両交通の流れを双方通行から“一方通行”に変更し、また交通混雑状況によっては、駐車場へのトラックの入場台数を制限する必要がある。
- ii) トラックの流れを円滑にするためには、白線又は横線を引くことにより車両の通行車線を設置する必要がある。
- iii) 輸入貨物取扱いのピーク時間帯における車両の交通混雑を緩和するためには、既存の駐車場近くにある臨時駐車スペースの有効活用が必要である。

(7) 貨物ターミナル

1) 問題分析・課題

前述のとおり、既存の保税上屋施設は非常に狭く、また構造様式も旧式であるため、貨物を効率的に、スムーズに、かつ安全に取扱うことは困難である。既存の

スカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナル施設は、タイのバンコク国際空港およびマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港の施設と比べても多くの点で劣っている。

既存の保税上屋施設の拡張と改修は不可欠であるが、これはあくまで新貨物ターミナルが建設されるまでの“緊急避難的な暫定措置”にすぎない。より最新式の機器・設備、およびよりユーザー・フレンドリーな上屋作業環境を備えた新貨物ターミナルの建設は、インドネシアのみならずアジアの航空貨物ハブとして、将来の航空貨物需要の増加に対処するためにも不可欠である。

2) 改善施策

新貨物ターミナル施設を設計・建設するに当たっては、以下について十分考慮する必要がある。

- i) 新貨物ターミナルの施設計画に必要な情報やガイドラインを得るために、タイのバンコク国際空港やマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港等のアジア近隣諸国を含む諸外国の貨物ターミナルを出来る限り多く見て参考にすることが必要である。
- ii) より最新式の機器・設備、およびよりユーザー・フレンドリーな上屋作業環境を備えると共に貨物ターミナル施設のランドサイド・エリアに貨物の流れ、運送駐車を妨げることなく、フリー・トレード・ゾーン施設ならびに代理店・フォワーダー施設、税関およびその他の事務所ブロック等の関連施設を備えた新貨物ターミナルの建設をするためには、民間セクターからの意見やコメントを可能な限り広範囲に聴取することが必要である。
- iii) 新貨物施設の規模を決定するに当たっては、ピーク時間帯の貨物動向、貨物専用便の発着動向および貨物・車両動線に加えてピーク時間帯の旅客動向および旅客便の発着動向を考慮することが必要である。
- iv) 新貨物ターミナル施設の建設に当たっては、最少の投資で最大の効果を得るためおよび将来の拡張を可能にするためにも、実施計画をフェーズ I (2005年-2009年)、フェーズ II (2010年-2015年) およびファイナル・フェーズ (2016年以降) の段階に分けて長期的展望に立って検討することが必要である。
- v) 将来の航空貨物需要の増加に対処するためにおよびPT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋施設の現状に鑑み、フェーズ I の全力による早期計画・実施が不可欠である。
- vi) これまでの投資部分を最大限に活用し、且つ今後の不要な投資を最小限に抑えるためにも、既存の用地および貨物ターミナル施設の効果的な再利用計画の立案は非常に重要である。

3.5.2 ソフトウェア面

(1) 輸入貨物の管理および保管システム

1) 問題分析・課題

現在、貨物の到着確認は、積荷目録（ハード・コピー）に基づいて上屋作業者が行っている。そして上屋作業者により積荷目録上に記入された貨物到着確認データは、事後、事務所で手作業によりコンピューター入力されている。しかし現在のデータ処理方法は、多くの時間を要するだけでなくAWB番号の二重入力作業を招き、かつAWB番号および貨物到着確認、保管場所等のデータ誤入力の高い可能性を秘めている。さらにこれらのデータ誤入力は、重大な貨物運送取扱事故、すなわち貨物の誤引渡しおよび貨物引渡遅延等にもつながる。

2) 改善施策

輸入貨物の管理および保管システムを強化するためには、“無線のバー・コード・システム”の導入が大いに推奨される。貨物の到着確認、一時蔵置、引渡し等のデータ処理は、是非ともコンピューター化が必要となる重要な領域である。そしてコンピューター化は、メイン・コンピュータとオンラインで接続することを意図してローカル・コンピューター・システムとして導入することを推奨する。このコンピューター化により次のとおり大きな効果が期待出来る。

- i) データの転記・入力ミスにより引き起こされる貨物の誤引渡しおよび引渡遅延等の様々な貨物運送取扱事故の防止
- ii) 手作業によるデータの転記・入力の二重作業の排除
- iii) 貨物の到着確認、蔵置場所および引渡しデータ等の迅速且つ正確な処理
- iv) 保税上屋内における貨物の正確、迅速且つ効率的な管理および保管

3.5.3 制度面

(1) フォワーダーの空港外保税上屋機能

1) 問題分析・課題

2001年6月から航空貨物フォワーダーは空港外に自社の保税上屋を持つことが許可されている。

輸入貨物の保税運送、すなわち PT. Garuda もしくは PT. JAS の空港内の保税上屋からフォワーダーの空港外保税上屋への保税運送に関しては、空港内の保税上屋で一旦 ULD 貨物を解体した後、BULK 貨物のみ許可されているが、ULD 貨物の保税運送については許可されていない。

一方、輸出貨物の保税運送、すなわちフォワーダーの空港外保税上屋から PT. Garuda もしくは PT. JAS の空港内保税上屋への保税運送については、すべての

輸出貨物 (ULD, BULK) に関して認められていない。つまり、すべての輸出貨物は、一旦空港内の保税上屋へBULK搬入され、ULDへの貨物積付けは空港内の保税上屋でPT. GarudaもしくはPT. JASのみによって実施されることになっている。

本来、空港内の保税上屋機能とフォワーダーの空港外保税上屋機能とは異なっている。前者の主たる機能は、空港で輸入のULD貨物を解体せずに出来る限り速やかにより多くの貨物をULD単位で引渡すことである。後者の主たる機能は、空港で出来る限り速やかに輸入貨物をULD単位で引取り、フォワーダーの空港外自社保税上屋へ保税運送で移送し、荷受人それぞれの要望あるいは状況に合わせて、フォワーダーの保税上屋で通関手続を行うことである。

2) 改善施策

フォワーダーの空港外保税上屋機能を強化するためには、次の対策を提案する。

- i) PT GarudaおよびPT. JASの保税上屋施設の現状および将来の航空貨物需要の増加に鑑み、空港内の保税上屋と空港外のフォワーダー保税上屋間のULD単位による輸出入貨物の保税運送は不可欠である。そうするためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が必要である。これらの制度的な問題を検討し改善することは、既存の施設の効率性を向上させ、既存分野へより多くの民間セクターを参入させ、インドネシアにおける貿易および外国からの投資促進につながる。
- ii) 輸出貨物に関しては、少なくとも「大口貨物」については、フォワーダーの自社保税上屋でULDへの貨物積付けが出来るように改善することが必要である。そのためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が不可欠である。そうすることは、さらにPT. GarudaおよびPT. JASがより多くの輸出入貨物を迅速に、効率的に、かつ安全に取扱うことを可能にすることにつながる。
- iii) 空港内保税上屋においては、ULD単位による輸入貨物の引渡しおよび輸出貨物の受託促進を図ることが必要である。そうするためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が不可欠である。同時に、空港内保税上屋のトラック・ドック施設の拡張・改修も必要である。

(2) 日本とインドネシア間のシンガポール、バンコクおよびクアラ・ Lumpur 経由の貨物輸送

1) 問題分析・課題

現在、日本とインドネシア間においては、多くの貨物が第3国経由で運ばれている。

その第一の理由は、日本とインドネシア間には直行の貨物専用便の定期運航サービスがなく、十分な航空貨物輸送容量（供給量）がないことである。

第二の理由は、貿易に関する制度や手続きに関してまだ多くの規制問題、措置、制約等がインドネシアには存在していることである。

マレーシアにおいては、例えば、「ユーザー・フレンドリー」の概念（“Concept of User-Friendly”）、“フリー・コマーシャル・ゾーン”（“Free Commercial Zone”）等が、特に貿易関係制度・手続きの分野で既に広まっている。この観点からマレーシアは一つのモデル国であり、インドネシアが現在直面している貿易に関する制度や手続き上の様々な問題をすでに克服している。

残念ながら、スカルノ・ハッタ国際空港における現在の貨物ターミナルの規模や取扱能力は、インドネシアと密接な関係のある第3国として貿易環境調査を実施したマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港やタイのバンコク国際空港に比べて、多くの点で劣っているのが実状である。

2) 改善施策

- i) 外国からインドネシアへの投資環境を改善するためには、多くの官僚形式主義を備えた官僚制度を徹底的に改革し、透明性を高め、“魅力ある国”になることが必要である。
- ii) インドネシア政府にとって最も重要なことは、タイのバンコク国際空港やマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港などの東南アジア近隣諸国を含む諸外国の貨物ターミナルの実状を出来る限り多く見て参考にすることである。そして民間部門からの意見・コメントを出来る限り広範囲に聴取し、航空機が到着してから荷受人に貨物を引き渡すまで、そして荷送人から貨物を受託して航空機が出発するまでの航空貨物サービス全体の「総合物流システム」の改善が必要である。
- iii) 現在、PT. Angkasa Pura IIは、保税区域にエア・カーゴ・トランスシップメント・ヴィレジを作る計画を持っている。スカルノ・ハッタ国際空港をハブの貨物ターミナルにするための構想の一環として、その区域内には事務所、輸出入蔵置場、それに航空貨物アイテムを生産するソフト産業などの計画が含まれている。それゆえ、貿易および投資の円滑化政策に関わる未解決の問題は、上記エア・カーゴ・トランスシップメント・ヴィレジ計画を実現する過程で是非解決する必要がある。

3.5.4 運用・組織面

この10年間に、ジャスト・イン・タイム（JIT）の概念は、世界の至る所で支配的になった。航空貨物輸送においては、信頼性、正確性、安全性、迅速性、そして適切なコストが正に重要な要素となっている。また、多くの企業、特に日系企業は、航空貨物サービスに関して高い品質基準を要求している。

(1) 貨物の損傷

1) 問題分析・課題

貨物の損傷の多くは、保税上屋作業者の手荒なかつ無頓着な取扱いにより電気および電子部品・製品等の精密機器に発生している。これは明らかに上屋作業者の基本的な職業倫理感の欠如に加えて安全・維持管理意識の欠如より引き起こされているものである。

2) 改善施策

- i) 上屋作業者の手荒なかつ無頓着な取扱いにより引き起こされる貨物の損傷を防止するためには、上屋作業者に対する基本的な職業倫理に加えて安全・維持管理を取扱ったより効果的な社内教育・訓練計画の実施・強化が必要である。
- ii) 貨物の濡損、損傷、誤送等の貨物運送取扱事故を削減するためには、航空貨物サービスの「総合的品質管理」の強化が必要である。

(2) 貨物の誤送

1) 問題分析・課題

輸出貨物の搬入チェック時およびULDへの貨物積付チェック時に、AWB番号、個数カウントおよび仕向地チェック等が適切に行われないケースが発生している。この事態が間違った仕向地へ貨物を誤送するという重大な貨物運送取扱事故を引き起こしている。

2) 改善施策

貨物の誤送等の貨物運送取扱事故を防止するためには、AWB番号毎に貨物と書類との対照確認を確実に行うことが不可欠である。上屋荷役作業の遂行に当って記憶すべき最も重要なことは、“チェックで始まりチェックで終わる”ということである。しかし、これらの問題に対しより効果的で実質的な解決方法は、“無線のバー・コード・システム”を導入することである。そうすることにより、AWB番号の誤認、データの転記・入力ミス等によって引き起こされる様々な貨物運送取扱事故および手作業によるデータの転記・入力等の二重作業を排除することが可能となる。

(3) 安全・維持管理に対する意識

1) 問題分析・課題

ULD貨物がコンテナ・ドアを開いたままドーリーで運ばれているケースが発生している。この状況は、作業者の安全・維持管理に対する意識の欠如および非常に基本的な職業倫理感の欠如により引き起こされているものである。そのULD貨物の何れかが途中でドーリーに搭載されているULDの内部から落下した場合には非常

に危険であり、貨物ダメージまたはその他の事故の発生につながりかねない。今後、航空貨物として運ばれる電気および電子部品・製品等の精密機器の取扱量は増えることが大いに予想されている。その意味で、この種の問題解決は非常に重要である。

2) 改善施策

ULD貨物がコンテナ・ドアを開いたままドーリーで運ばれるという様な状況を改善するためには、上屋作業員に対する非常に基本的な職業倫理に加えて安全・維持管理を取り扱ったより効果的な内部教育・訓練計画の実施と強化が必要である。

(4) 「長期蔵置輸入貨物」の管理および取扱い

1) 問題分析・課題

スカルノ・ハッタ国際空港に到着後一ヶ月以上経過した輸入貨物は、「長期蔵置輸入貨物」として税関保税上屋へ移されることになっている。しかし税関保税上屋にはすでに多くの「長期蔵置輸入貨物」が保管されているため、さらにそのような貨物を税関保税上屋に収容するためのスペース確保は困難な状況にある。

そのような状況の結果、“Sleeping Cargo”と呼ばれているこれらの「長期蔵置輸入貨物」は、空港税関の直接指示および管理の下にPT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋に保管することを余儀なくされており、その保税上屋スペースの多くを占拠するに至っている。また、PT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋内に保管されている当該貨物の多くは、埃をかぶっている状況にある。そしてこれらの貨物は十分に管理および効率的に保管されていないため、必要以上のスペースを占有している状況にある。

空港税関の資料によれば、税関保税上屋に収容・保管されている「長期蔵置輸入貨物」の在庫量は2004年6月現在で2,698件、6,090個、137,310.38kgである。ただしこれらの数字には、空港税関の指示・管理の下にPT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋に保管されている「長期蔵置輸入貨物」の在庫量は含まれていない。

税関保税上屋の「長期蔵置輸入貨物」は、保管場所による管理が適切に行われていないため、PT. GarudaあるいはPT. JASの保税上屋から税関保税上屋に一度移されてしまうと、特定の貨物を捜し出すことはほとんど不可能な状況にある。

尚、スカルノ・ハッタ国際空港の「税関保税上屋」および「PT. Garudaの保税上屋」の状況は以下の写真に示されるとおりである。

* スカルノ・ハッタ国際空港の税関保税上屋および長期蔵置輸入貨物

Fig. 3.5.1 Photo 1 - 長期蔵置輸入貨物の税関保税上屋

Fig. 3.5.1 Photo 2-3 - 税関保税上屋内の長期蔵置輸入貨物

* PT. Garuda保税上屋内の長期蔵置輸入貨物

Fig. 3.5.1 Photo 4

- PT. Garuda 保税上屋内の長期蔵置輸入貨物

2) 改善施策

- i) 「長期蔵置輸入貨物」の効率的な管理の強化を図るためには、現在実施されている管理項目に加えて保管場所による管理が必要である。
- ii) 「長期蔵置輸入貨物」の保管量を最小限にするためには、運送約款、その他の法律や規則に則った適切な貨物取扱いの強化が必要である。
- iii) 「長期蔵置輸入貨物」の保管量を最小限にするためには、上記の二つの対策に加えて、より長い保管期間の貨物に対してはより高い保管料がかかるように検討・実施することも考えられる。

(5) 長時間を要する輸入貨物の引取り

1) 問題分析・課題

現在、顧客より「航空機の到着から貨物の引取りまでの時間が長くかかり過ぎる」という苦情が出ている。

輸出入所要時間調査結果によれば、レッド・チャンネル貨物の「輸入申告書 (PIB) 提出から輸入許可書 (SPPB) 発行まで」の平均合計所要時間が117時間であるのに対して、「レッド・チャンネルの通知から税関検査開始まで」の処理のためのみに平均所要時間67時間59分が費やされている。この部分の処理に最も長い時間が費やされていることから、この部分の処理に関し改善が必要であると考えられる。

一方、航空貨物フォワーダーおよび通関業者に対して行った質問票およびインタビューに基づく調査結果によると、税関貨物検査の実状に対し強い不満が表明されている。その理由としては、税関職員の不在または不足等の事情で税関担当者に連絡をするのが困難でありかつ税関貨物検査立会いのための予約を取るのにあまりにも時間を要すること等の点が挙げられている。

2) 改善施策

- i) 当番の税関職員は誰でもがどのケースに対しても公平に且つ効率的に対応出来るようにするためには税関職員のサービス品質の向上が必要である。
- ii) 税関貨物検査立会いの予約を取るために、荷受人または通関業者から税関担当者へ連絡するための余計な連絡時間をできる限り削減するためには、レッド・チャンネルを指定・通知する際、税関担当者名に加えて税関貨物検査日時等を荷受人または通関業者に通知することが必要である。
- iii) 税関貨物検査を円滑に行うためには、税関職員の現行勤務体制を見直し、必要数の税関職員を配置することが必要である。

3.5.5 セキュリティ面

(1) 抜き荷

1) 問題分析・課題

抜き荷現象は、インドネシアにおいては頻繁に発生している問題であり、PT. GarudaあるいはPT. JASの空港保税上屋内においても、特に高額商品に関して発生している。抜き荷は荷受人および通関業者にとって深刻な問題となっている。既存の空港保税上屋内で実施されている現在のセキュリティの対応策は充分ではないため、貨物ターミナルの内部者が抜き荷に関与していることになると、現状ではそれを防止しかつ検知することは非常に困難である。

2) 改善施策

- i) 抜き荷問題を解決するためには、保税上屋施設内での人やものの動きを監視・記録し、かつ状況により後で追跡することの出来る監視カメラを保税上屋施設内に必要数設置・改善することが必要である。
- ii) 抜き荷発生の可能性につながる環境を排除するためにはPT. GarudaとPT. JASの既存保税上屋施設内の照明数を増やすか照明設備の変更・改善をする必要がある。

(2) 猫の保税上屋施設内への侵入

1) 問題分析・課題

スカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナル保税上屋を訪問する度毎に、日中でも数匹の猫に出会う。この状況は他の国々においてはまずあり得ない。人間と貨物（食料品貨物等）に対する衛生と安全管理の観点から、この状況を放置することは出来ない。

2) 改善施策

保税上屋内において猫により引き起こされる貨物ダメージの発生の可能性を排除するためおよび衛生・安全管理の観点から人間や貨物（食料品貨物等）に対する問題を排除するために、猫の保税上屋施設内への侵入を防止するための適切な対策・措置が必要である。

(3) セキュリティ全般

1) 問題分析・課題

既存の貨物ターミナルの状況では、部外者が混雑している保税上屋施設内に容易に忍び込むことが出来、かつ貨物ターミナルのエプロン側にも容易に近づける可能性がある。2001年9月11日のニューヨークでの惨事、続く2002年のバリの爆弾事件が、セキュリティの重要性と常なる改善を我々に促している。それゆえ、貨物

ターミナルを含めて空港全体としてのセキュリティ対策を改善するために、現在のセキュリティ対応策の見直し・強化が必要である。

2) 改善施策

貨物地区を含む空港全体のセキュリティを強化するためには保税上屋施設の内部に近づく人々に対する現行のセキュリティ・チェック制度の見直しをする必要がある。

3.5.6 第3国貿易環境調査

2004年5月30日～2004年6月5日までの間、インドネシアと密接な関係のある近隣諸国（タイおよびマレーシア）においてインドネシアの現状と比較するための第3国調査を実施した。

この調査により得られた情報に基づき、インドネシアの状況と比較した結果をTable 3.5.1 からTable 3.5.3 およびFig. 3.5.2(1) からFig. 3.5.2(10) に示す。

Table 3.5.1 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part I]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Bangkok International Airport	Kuala Lumpur International Airport
Opening Year of Airport	1985	1914	1998
Airport Land Area	1,800 h	621 h 1,500 h	3,000 h(First Phase)
Runway	3,660m x 1 3,600m x 1	3,700m x 1 3,500m x 1	4,000m x 2
Operating Parent Body	PT Angkasa Pura II	Airport Authority of Thailand	Kuala Lumpur International Airport Berhad (KLIAB)
Handling Capacity	18,000,000 passengers /Year	?	25,000,000 passengers /Year
Annual Passenger Movements	14,830,000 (2002)	13,120,000 (2002)	16,400,000 (2002)
Future Plan	?	New airport is under construction	Future plan: 10,000 h Runway: 4,000m x 4 by 2020 Handling capacity: 60,000,000 passengers/year

Table 3.5.2 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part II-A]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Airport Name	Soekarno-Hatta International Airport	Bangkok International Airport	Kuala Lumpur International Airport
Total Cargo District Land Area	67,290m ²	167,000m ²	430,000m ²
Cargo Terminal Warehouse Operator	PT Garuda (Export) PT JAS	TG = Thai Airways International TAGS = Thai Airport Ground Service	MH Askargo (Malaysian Airlines) KLAS (KL Airport Service)
Total Cargo Terminal Bonded Area	46,825m ²	107,064m ²	92,900m ² (MASkargo)
Cargo Terminal	Bldg.No. 510 PT Garuda (Export) Bldg.No. 520 PT Garuda (Import) Bldg.No. 520 PT JAS (Import) Bldg.No. 530 PT Garuda (Import Rush Handling) Bldg.No. 530 PT JAS (Export)	Terminal 1(TAGS Import Warehouse) Terminal 2 (TG Customer's Airlines) Terminal 3 (TG) Terminal 4 (TAGS Export Warehouse)	MASKargo Terminal KLAS Terminal
Building Structure	1-story structure	2-story structure with vaulted ceiling in warehouse part	MASKargo 2-story structure including warehouse
Building Size	Bldg. No.510 168m(W) x 84m(D) Bldg. No.520 168m(W) x 100.8m(D) Bldg. No.530 151.2m(W) x 84m(D)	Terminal 1: 264m(W)x109m(D) Terminal 2: 288m(W)x111m(D) Terminal 3: 252(W)x112.5m(D) Terminal 4: 180m(W)x100m(D)	MASKargo 312m(W)x132m(D)
Bonded Area	46,825m ²	107,064m ²	92,900m ²
Handling Capacity	?	300,000t	675,000t/Year 1,000,000t/Year (Full Capacity) 3,000,000t/Year (Expandable with new Terminal)

Table 3.5.3 Comparison of SHIA with Third Countries (Thailand and Malaysia)
Comparison Table with Third Countries (Thailand and Malaysia) [Part II-B]

Item	Indonesia	Thailand	Malaysia
Annual Airfreight Movements	175,626t (2003)	890,000t (2003)	586,000t (2003)
Average	3.8t /m ²	8.3t /m ²	6.3t /m ²
Comments	<p>1. The present warehouse facility of Cargo Terminalin Soekarno-Hatta International Airport is already too narrow and the structural style of the warehouse is too old to handle air cargoes efficiently, smoothly and safely.</p> <p>2. The warehouse work environment is very poor because inside the warehouse is too dark, narrow and crowded.</p> <p>3. Most of the physical cargo handling work has been relied on the manpower of cargo clients instead of forklift when loading of released import cargoes onto the trucks.</p> <p>4. There were many people who are obliged to spend a lot of idle time in and around the warehouse truck dock and customs office.</p>	<p>1. The airport bonded warehouses visited this time were TAGS import warehouse of Cargo Terminal 1and TAGS export warehouse of Cargo Terminal 4.</p> <p>2. The ceiling of the warehouses is very high, ventilation of the warehouse was very good and the air in the warehouse felt very clean.</p> <p>3. The warehouse facilities have been well-designed structure with user-friendly, because the flat floor space, except the high-rise storage rack for import cargoes, work stations for building up export cargoes and ramp-side roller bed facilities for export ULD cargoes, can be used widely and effectively.</p> <p>Note: TAGS = Thai Airport Ground Service</p>	<p>1. The airport bonded warehouses visited this time were export and import warehouses of Malaysian Airlines' "AdvancedCargo Centre" (ACC)..</p> <p>2. The warehouse has been designed for effective use of three dimensional spaces of warehouse and labor-saving with the introduction of the advanced state-of-the-art cargo handling facilities.</p> <p>3. All the warehouse was kept very neat and clean.</p> <p>4. In Malaysia, the concept of "user-friendly" has been disseminated, especially in the field of trade related systems and procedures.</p> <p>5. The whole area of MASkargo ACC Terminal and Forwarders Warehouse Facility has been designated as "Free Commerical Zone" and within the area, export and import cargoes can be moved freely without any customs procedures for bonded transportation.</p> <p>6. In the middle part of the MASkargo Warehouse Facility, a corner of "Priority Business Centre" has been established where key-clients can kill their waiting time over a cup of coffee or tea at any of the day (available 24-hour)</p> <p>7. At the MASkargo warehouse counter, you can complete all kind of procedures at one place such as pick-up of cargo documents (AWB etc.), settlement of air freightage of charges collect import cargoes, storage charges, etc.</p> <p>8. At the customs' "One Stop Centre" in the airport, you can also complete all necessary customs and quarantine procedures in one place. "One Stop Centre" is open 24-hour of the day.</p>



No. 1
Customs Bonded Warehouse for
Long-Term-Storage Import Cargoes



No. 2
Long-Term-Storage Import Cargoes in the
Customs Bonded Warehouse (1)



No. 3
Long-Term-Storage Import Cargoes in the
Customs Bonded Warehouse (2)

(1) Customs Bonded Warehouse of Soekarno-Hatta International Airport



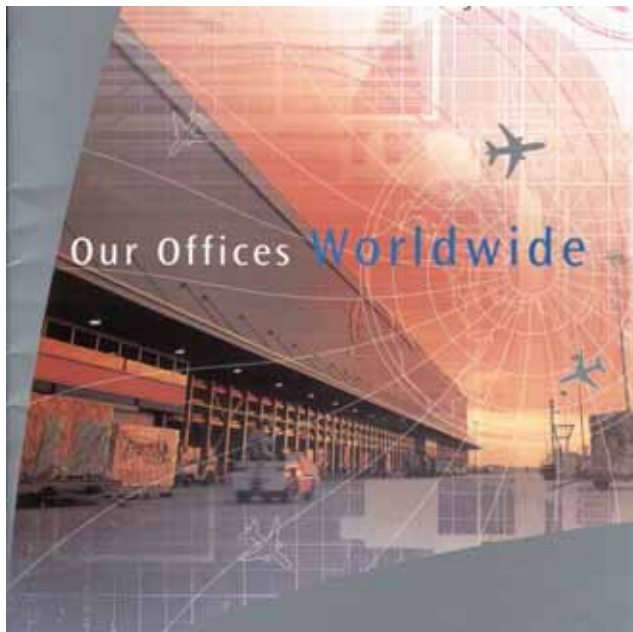
No. 4
Long-Term-Storage Import Cargoes in the
Bonded Warehouse of PT. Garuda

(2) Bonded Warehouse of PT. Garuda of Soekarno-Hatta International Airport

Figure 3.5.1 (Customs) Bonded Warehouses



No. 5
Cargo Terminal Buildings of
Bangkok International Airport



No. 6
Cargo Terminal Buildings of
Kuala Lumpur International
Airport (MASkargo)
Source: Malaysian Airline



No. 7
Cargo Terminal Buildings of
Soekarno-Hatta International
Airport

Figure 3.5.2 (1) Cargo Terminal Buildings



No. 8
Inside the Bonded Warehouse of
Bangkok International Airport (1)



No. 9
Inside the Bonded Warehouse of
Bangkok International Airport (2)



No. 10
Inside the Bonded Warehouse of
Bangkok International Airport (3)

Figure 3.5.2 (2) Inside the Bonded Warehouses (1/3)



No. 11
Inside the Bonded Warehouse of
Kuala Lumpur International
Airport (1)



No. 12
Inside the Bonded Warehouse of
Kuala Lumpur International
Airport (2)



No. 13
Inside the Bonded Warehouse of
Kuala Lumpur International
Airport (3)

Figure 3.5.2 (3) Inside the Bonded Warehouse (2/3)



No. 14
Inside the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International
Airport (1)



No. 15
Inside the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International
Airport (2)



No. 16
Inside the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International
Airport (3)

Figure 3.5.2 (4) Inside the Bonded Warehouse (3/3)



No. 17
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Bangkok
International Airport (1)



No. 18
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Bangkok
International Airport (2)



No. 19
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Bangkok
International Airport (3)

Figure 3.5.2 (5) Truck Docks of the Bonded Warehouse (1/4)



No. 20
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Kuala Lumpur
International Airport (1)



No. 21
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Kuala Lumpur
International Airport (2)



No. 22
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Kuala Lumpur
International Airport (3)

Figure 3.5.2 (6) Truck Docks of the Bonded Warehouse (2/4)



No. 23
Truck Docks of the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International Airport (1)



No. 24
Truck Docks of the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International Airport (2)



No. 25
Truck Docks of the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International Airport (3)



No. 26
Truck Docks of the Bonded Warehouse of
Soekarno-Hatta International Airport (4)

Figure 3.5.2 (7) Truck Docks of the Bonded Warehouse (3/4)



No. 27
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Soekarno-Hatta
International Airport (5)



No. 28
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Soekarno-Hatta
International Airport (6)



No. 29
Truck Docks of the Bonded
Warehouse of Soekarno-Hatta
International Airport (7)

Figure 3.5.2 (8) Truck Docks of the Bonded Warehouse (4/4)



No. 30
Parking Lot in front of the Truck
Docks of the Bonded Warehouse
of Soekarno-Hatta International
Airport (1)



No. 31
Parking Lot in front of the Truck
Docks of the Bonded Warehouse
of Soekarno-Hatta International
Airport (2)



No. 32
Parking Lot in front of the Truck
Docks of the Bonded Warehouse
of Soekarno-Hatta International
Airport (3)

Figure 3.5.2 (9) Parking Lots (1/2)



No. 33
Parking Lot in front of the Truck
Docks of the Bonded Warehouse
of Soekarno-Hatta International
Airport (4)



No. 34
Parking Lot in front of the Truck
Docks of the Bonded Warehouse
of Soekarno-Hatta International
Airport (5)



No. 35
Parking Lot in front of the Truck
Docks of the Bonded Warehouse
of Soekarno-Hatta International
Airport (6)

Figure 3.5.2 (10) Parking Lots (2/2)

3.6. 内陸輸出入施設と道路網

3.6.1 将来道路網(一般幹線道路網と有料道路網)

(1) ジャカルタ外郭環状道路コンセプト (JORR)

ジャカルター西ジャワ有料道路システムは次のように一般に供用されてきた：

- －Jagorawi 有料道路 : 1979年
- －ジャカルターメラック有料道路 : 1984年
- －チェンカレン・アクセス : 1985年
- －ジャカルターチカンペック有料道路 : 1988年

ジャカルター西ジャワ有料道路システムの重要な部分をなすジャカルタ外郭環状道路 (JORR)の役割は下記のようなものを含んでいる：

- －重度の交通混雑解消、
- －放射有料道路(チェンカレンアクセスを含めて)の役割を補強する分配機能、
- －ジャカルタ、ブカシ、タンゲランの土地利用の改善。

ジャカルタ外郭環状道路はジャカルタ市と周辺地区（併せてジャボタベックメトロポリタン地域）の将来都市化地域界に計画され、ジャカルタ都市内有料道路共々都市化地域の交通分配機能を果たすことが期待されている。特に重車両が都市化地域に混入せずに外部に分配されるようにバイパス機能を発揮することが期待されている。

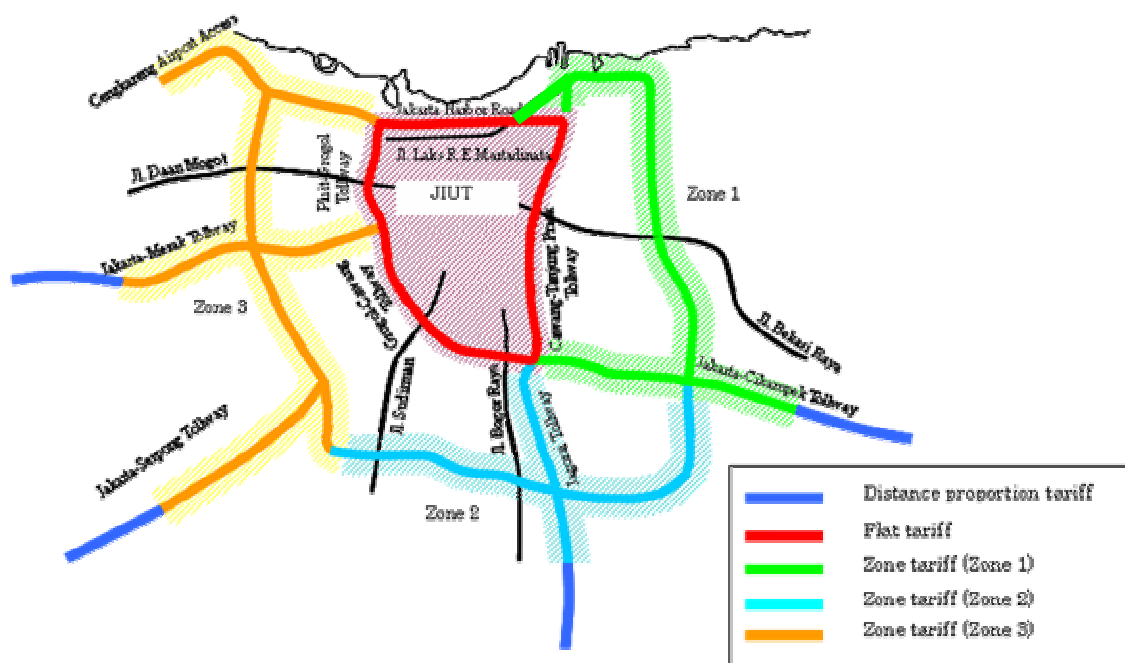


Figure 3.6.1 Concept of Tariff System in Jakarta Outer Ring Road

ジャカルタ外郭環状道路 (JORR) とジャカルタ都市内有料道路 (JIUT) は都市交通システムの一部であり、JORRの完成していない現在はJIUTに過剰な交通が乗っている。

JORRはTg.Priok 港地区の発生集中交通量を東部、南部、西部へと配分する経路になる。これにより Tg.Priok 港の交通は利便を受けると同時に、一般交通も JIUT や一般街路から重交通が減少することにより、利便を受ける。これらより、JORR の利便性を増す為にも料金システムは均一料金制にするべきであろう。

(2) JORR の北部延伸/Tg.Priok アクセスの必要性

現状のタンジュンプリオク港へのアクセス道路の容量は、その交通量を捌くには絶対的に不足している。2002年に実施された交通量調査結果によれば、港にアクセスする主要幹線街路すなわち、西よりの Jl.Martadinata,南よりの Jl.Yos Sudarso,東よりの Jl.Jampea/ Cilincing は重交通と一般交通の混入で大変な混雑を呈している。

今回の走行速度調査でもピーク時には時速8-13km という状態を呈している。(2.2.4.、6) 参照)

JORR の北部延伸/Tg.Priok Access(Tg.Priok 港/Harbour Road と Cakung I/C の間)および

JIUT よりの延伸 (Tg.Priok 港と Tg.Priok I/C の間) の建設は港湾交通、一般通過交通をローカル交通から分離し、港湾交通の直接的利便性を高めるとともに、港湾近辺の街路の交通混雑解消に資する。

- 従来の JORR の N セクション (Cakung I/C と Tg.Priok I/C の間) は直接港にアクセスしていない点と用地買収が極めて困難である為放置されてきた。そこで、この Tg.Priok Access が提案された。
- 1997 年の経済危機以来 JORR の建設計画が停止状態にある間にも経済の回復に伴い Tg.Priok 港からの貨物、とりわけコンテナ貨物は確実に増加してきている。
- JORR の E1,W2,E2,E3 セクションの建設は2002年以来 PT Jasa Marga(インドネシア道路公社)により順次始められてきている。

1988-1990年のジャカルタ都市内有料道路 (JIUT) の設計段階においてはハーバーロード共々Tg.Priok 港へのアクセスルートとして目されていた。

しかし、近年のブカシ工業団地ほか東部の工業団地開発や Maruda 地区の開発により、より北部を走る JORR の北部延伸すなわち Tg.Priok アクセスの従来のルート(Nセクション) に代わって Tg.Priok 港へのアクセスとして必須のものとなってきた。

(3) JORR/JORR 北部延伸(Tg.Priok アクセス)の目指すもの :

JIUT(Harbour Road も含めて)は1995/96年に完成し、それ以来着実に利用交通量は増加してきている。日々有料道路上の交通混雑が起きている状況である。特に、Cawang, Tomang, Pluit, Tg.Priok の4つの I/C, Junction の混雑がひどい。

これらは、放射有料道路と JIUT が直接結ばれ、他の比較ルートがない為に集中することと、JIUT は当然の事ではあるが、都市内有料道路として設計されているために多くの重交通が混在すると渋滞を惹き起こす原因となる。従って、港湾出入りの大型重量

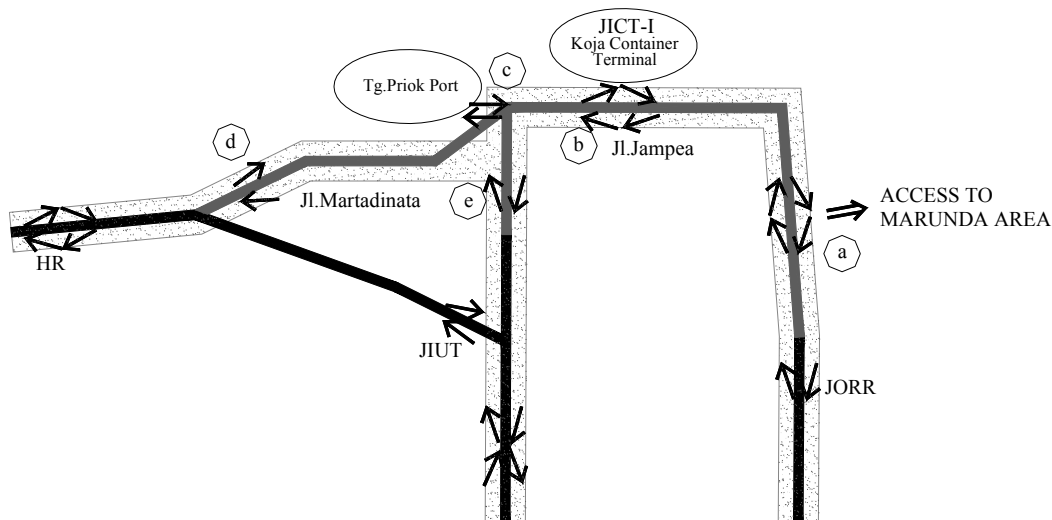
トラック、特にトレーラーは **JIUT** ではなく **JORR** を利用して東部の工業団地などに行くべくであり、そういう対応策が必要である。南や西方向への重交通も原則 **JORR** で迂回して放射有料道路に移るほうが得策であるような対応策がとられよう。

しかし併せて、**Jl.Martadinata** の改良と **JORR** 北部延伸路を **Harbou Road** に直結する必要はある。

交通解析結果は、**Tg.Priok** 港と **Cakung I/C** を結ぶセクションの早急な建設と主要な交差点の改良が交通混雑解消そして適正な走行速度維持の為に必要である。

三方向からの **Tg.Priok** 港へのアクセスの改良は以下のようにまとめられ、かつ有料道路のインターチェンジ位置は **Fig.3.6.2** に示した。

- － 東方向へのアクセス： 高架での **Cakung I/C** から **Tg.Priok** 港、さらに **Harbour Road** に直結する **JORR** の延伸 **Jl.Jampea** の拡幅など。
- － 西方向へのアクセス：**Jl.Martadinata** の拡幅など。
- － 南方向へのアクセス：**JIUT** の延伸 **Jl.Sulawesi** へのフライオーバーの建設など。



- a. Full diamond IC at Jl.Cacing (near Marunda Access)
- b. Full diamond IC at Jl.Jampea (near Koja Container Terminal)
- c. Half diamond IC at Tg.Priok Port Gate 9 (on to eastward,off to westward)
- d. Half diamond IC at Jl.Martadinata (on to westward,off to eastward)
- e. Half diamond IC at Jl.Yos Sudarso (on to southward,off to northward)

Figure 3.6.2 Conceptual Plan of Tanjung Priok Access I/C Locations

(4) 東部高架道路 (Tg.Priok アクセスの Gate 9 までのセクション)

Tg.Priok Access の一部を成すこの道路は **Jl.Jampea** と **Jl.Cakung** のアライメントに沿ってかつ **ROW** が限られている為用地買収を最小にするよう高架道路として建設される。コンテナターミナルの **JICT-1/Koja** のターミナルに直結する **I/C** も計画されている。

(5) 西部高架道路 (Tg.Priok Access の Gate 9 より Harbouroad までのセクション)

Gate 9 付近よりその大部分を港湾敷地内を通り Jl.Martadinata との I/C を建設し Harbour Road に直結する連続高架道路を建設する。 Jl.Martadinata の 4 車線から 6 車線への拡幅が必要であるがこの用地は Ancol 運河の北側に求めざるを得ない。

3.6.2 コンテナターミナルへのアクセス

交通量調査結果と Tg.Priok 港地区の交通量予測に基づき、港への三方向からのアクセスが検討され、それぞれ将来の必要車線数が Table3.6.1 のように提案される。

Table 3.6.1 Summary of Traffic Lane Requirement at Target Years

Road	Traffic Volume (PCU/day)		Number of Lanes Required		
	2012	2025	PCU/hr/lane	2012	2025
East: Jl. Jampea	41,815	60,766	1,355	4	6
East: JORR Toll Road	78,405	123,373	2,300	4	6
West: Jl. Martadinata	114,766	175,784	1,398	10	14
South: Jl. Yos Sudarso	38,823	56,418	1,496	4	4
South: JIUT Connector (Toll)	72,795	114,546	2,300	4	6

4 貿易円滑化への改善計画

4.1 行政機能および手続きの改革

(1) 大統領令 54 号/2002 に従う積極的調整および促進

インドネシアの貿易円滑化活動に内在する多様な諸制約と諸隘路とに対処すべく、大統領令 54 / 2002 に基づく“輸出・輸入物品円滑度増進のための調整チーム”が、本章中の下記諸項に掲げる貿易・輸送円滑化行動の全てを、関係政府機関全ての間での効率的・有効な調整・協力と、公的部門・民間部門間の有効な協力とを通して、従来より一層前向きに調整・促進することが望ましい。

(2) “ワンストップ” (シングル・ウインドウ) システムの、輸入・輸出手続きへの導入

貿易円滑化における“ワンストップ” (シングル・ウインドウ) システムとは、船舶等の入港データと、輸出入の貨物データがコンピュータから一回の入力により完結するような交信/サービス・システムを意味する。通常それぞれの港湾管理者や管轄行政庁に個別に交信していたものが、一回の入力で済むところに特徴がある。

このシステムが望ましいことは自明であるが、システムが目的通り機能するためには、下記の条件が満たされていることが前提となる。従って、これら前提条件は、行政手続面での関連構造改革の達成と併せて、早急に実施されなければならない。

- (1) 行政庁事務所における徹底的業務過程見直しに基づき、申請書式と所要情報項目における必要項目に絞り込み、不要な書類は廃止すること、
- (2) 税関とVIER (輸入・輸出諸要件証明) 諸官庁との間に、コンピュータ・ネットワークとデータ/情報の共有システムとを確立することにより、同一申請書式の共通使用を関係諸省・諸機関の間で最大限進めること、
- (3) FAL 条約に沿った申請書式の国際標準化、
- (4) 電子データによる申請・処理 (ペーパーレス処理) を一般慣例として確立すること、それには税関ならびに全てのVIER諸官庁に係わる明確な事前相談と苦情申し立てとの手続きが含まれているべきこと、
- (5) UN/EDIFACTのような標準電子フォーマットやその他の標準フォーマットに基礎を置く、国際的に互換性のあるデータ・フォーマットの採用、
- (6) 電子商取引 (eコマース) と情報通信技術の適用との、企業の日常運営への貢献を最大化すること。

(注) CGI が 2004 年 10 月に提出した提言書「投資を通しての雇用創出」(以下には“CGI ペーパー”という)は政府の投資政策への援助者(国・機関)側の不満を明示して、次のように述べている。即ち、「“ワンストップ” 諸サービスの実施の遅延と、それらを政府のどのレベルが処理するのかについての優柔不断とがあった」。そして続けて、「投資者への“ワン・ストップ・ショップ” 諸サービスを、法と規則とを通して確立すること」を、初年度以内に達

成されるべき主要政策課題の一つに挙げている。
同様に、貿易円滑化には先述の“ワンストップ”（シングル・ウインドウ）法システムが、類似のシステムが投資誘導に重要であるのと同じく、重要である。

(3) 政府 / 企業の役割の競争的環境下での明確化

行政当局が、公開事情聴取などを通して“公共の利益”を定義し促進することに、より深く関与することが望まれるのではなかろうか。

行政当局はまた、競争と効率との増進を追及して更に前向きに介入することが、求められているように思われる。

目下とり進められている海港、空港での諸サービス・インフラストラクチャーの民営化については、港湾・空港料金、投資、達成標準が、公共の利益と交易効率とを確保するために、諸種の利害関係者の声を参照しつつ公然と討議される——そういう法的・制度的システム（規制システム）を確立することが必要なのではなかろうか。

(注) 前項で引用した“CGI ペーパー”は、またインフラストラクチャーに関する重要な考慮すべき事項の一つとして次のように述べている。即ち「プロジェクトの維持可能性・収益性と、利用者産業の競争力を支える競争的価格設定との均衡をとる公的サービスの適切な価格を達成すべく、競争と価格設定とに対する規制根拠(regulatory basis)を改革すること」

下記のいくつかの手続きガイドラインは、海港・空港運営に効率的で公平な規制を導入するに当たって考慮に値する事項かと思われる。即ち、

- (1) 実際料金と最高料金とが行政当局にファイルされるべきこと、
- (2) 規制される活動のコスト構造についての情報が、規制当局に自動的に提供されるべきこと。(標準的な財務計算書であるよりも、規制上の諸決定に役立つよう特別設計された形式であることが、望ましい。)
- (3) 料金表見直しに先立っては常に、利害関係者（ステークホルダー）からのコメントが求められるべきである。(それにより、規制当局が気付かないでいた事柄、問題を投げ上げることになるかもしれない。)

同時に、港湾（海・空）担当当局（規制当局）は、静的な“公共財産行政”と決別し、民間港湾運営者の投資とサービスとを可能な限り客観的に評価する諸標準と政策案とを確立しつつ、その基本的立場を“商業的／経営的”地位に開発してゆくことが求められる。

(注目すべき背景)

“全ての万能薬についてそうであるように、民営化(Privatization)は簡略化しすぎられ、過剰に売られ、そして結局は期待を裏切った——約束されたより少なく配達して。”これは世界銀行のレポート“インフラストラクチャーの革新——民営化、規制、そして競争”(2004年3月完成、同年6月公表)のエクゼクティブ・サマリーの中の言葉である。同レポートは次のようにも言っている。「国際機関、投資銀行、財政助言者からの圧力の下で、これら諸国の多くが産業諸国、特に英国と米国とからの規制型板を急いで採用した。しかしこれらの方式はチェック・アンド・バランスの欠如、低い信頼度、広範な腐敗と規制上の分捕り、限られた技術専門知識、そして弱体な監査・会計・税システムを

含む、より貧しい諸国に共通の政治的・制度的特徴に、めったに適合しなかった。結果として、そうした努力の成功は限られたものであった——あるいは全くの失敗であった」。「インフラストラクチャ・サービスの十分な信頼しうる供給を確保するに必要な長期の民間資金を誘引するには、投資者と顧客との両者の利益を保護する上で信頼しうる遂行を提供する規制が決定的重要事項である」。

この同じレポートの中には、アジア途上国 6 カ国のインフラストラクチャ規制ランキング表が、1998 年の調査から引用されている。A（最善の実践）から E（民間投資に高度に不都合）までの等級で、首尾一貫性、独立性、説明責任、透明性、予見可能性のそれぞれについて項目別評価が示されている。そこではインドネシアの運輸規制について、これら 5 項目の全てで E 等級が与えられている。（マレーシアの運輸規制では、首尾一貫性と独立性とで C 等級、説明責任と予見可能性とで D 等級、透明性で E 等級が与えられている。）

インドネシアとしては、運輸部門での規制を、主として近年の民営化の関連から見直してみることに、この時点ですべき価値のあることではなかろうか。

規制は、絶対に必要なものでなければ避けるべきものと、否定的に見られてきている活動である。しかし不完全市場では、規制は競争を起し、強制するために必要なものかもしれぬ。歴史的に、世界のどの地域でも、港湾サービスは公的あるいは私的な性格の排他的権利、法的または事実上の独占で特徴付けられる枠組みの中で供給されてきており、そして其処での民営化に関しては、十分に競争的な市場を創出する巡り合わせとなる可能性は、概して低く思われる。

港湾部門では規制はまだその揺籃期にあり、「最善のやり方」に就いての合意を見付けるのは難しい。そうではあるが、民営化後の港湾運営での論点としては港湾料金システム、港湾施設投資、業績標準の 3 点がしばしば挙げられる。民営化が、政府に資金を調達する目的だけでなく、何か新たな均衡の再構築を求めて行われたのであるならば、これら諸点についての規制システムの見直しが、現時点で必要なものではなかろうか。

(4) 来るべき電子商取引 / 電子取引時代に備えての法的枠組みの涵養

電子商取引や電子取引を促進する必要な法的枠組みを涵養するために、電子情報・取引法案と貿易法案（原案）との法制定を急ぐ必要がある。

(1) 電子情報・取引法案

この法案の案文は、通信・情報省を調整役として、関係諸省間で検討されてきた。そして最近政府はこの法案を国会に提出したが、いつそれへの本格審議が行われるかは、いまだ明確ではない。（“ジャカルタ・ポスト”、2004 年 10 月 4 日付け）

この法案は、電子契約から電子署名、プライバシー・個人データから知的所有権、コンピュータ犯罪から消費者保護と、大変広範な事項を包含している。法案は、コンピュータ犯罪と電子契約とを除いては、個々の事項について十分には長くないと言われており、従ってそれらの事項は後日の付属規則によって治められる必要があるが、これはコンピュータ法（cyberlaw）に就いての包括的法律を立法するこの国初めての発議である。制定されればこの法は、電子資金振替、電子取引、電子政府、資本市場、オンライン税収、オンライン銀行業務、その他の分野での対応する手続き諸法や、手続き実行の改革と変更、基礎と原動力とを与えることとなる。

(2) 貿易法案（原案）

貿易法原案には電子取引についての 9 か条（74 条—82 条）があり、それによって電子署名を求め、データ・情報を紙の書類の場合と同じ期間の保存を求めるなどして、電子取引の法的効力を保証している。

こうした関係での更に詳細な規則や指導基準が多数導入されるに先立って、これらの条項を出来るだけ早く法とする必要がある。

(5) 知的所有権 (IPR) 諸法実施の能率・活力向上

現在のボーダーレス経済では企業が、それぞれにとって魅力的な市場環境を求めて、国を選択する傾向がある。そして知的所有権 (IPR) 戦略をその企業運営の中核に据える企業が増えつつある。従って、もし一国が諸企業に魅力的な IPR システムを確立するならば、世界の諸企業がやってきて種々の経済活動を刺激し、ひいてはその国の経済発展に繋がると期待しえよう。

(注) “昨秋の CGI ペーパー” は「高品質のサービス部門投資を促進するための知的所有権諸法の施行改善」と述べて、IPR を投資関連分野中の主要な政策課題の一つとして掲げている。

インドネシアは知的所有権のほとんどの範疇に法を導入したけれども、それらの IPR 諸法の厳格な施行を確保するための行動がこれから強化されねばならぬと、しばしば指摘されている。

そして、IPR 諸法施行に効率と活力を増進する過程においては、次の (1)、(2) への配慮が必要と思われる。

(1) 小・中企業とベンチャー資本とへの助力

大企業に較べ小・中企業とベンチャー資本とでは、その科学・工業技術が独特あるいは革新的である場合にも、かれらの技術を知的所有権として保護し大いに活用することへの認識あるいは能力がほとんど無いケースがしばしばであろう。国家の多様で活気のある経済発展のためには、これら企業の役割が重要であり、これら企業の IPR の重要性への認識促進が必要である。IPR の創出、保護、実際使用と関連能力涵養に関して、政府がこれら企業に向けた必要な諸処置をとることが望まれる。

(2) 行政・司法諸サービスの改善

インドネシアの一般大衆にとって、IPR は、その専門用語的、法的専門事項の故に、身近な主題ではなかった。従って行政当局、司法部は、IPR に関心の強い社会の実現に向けて、その権利利用者の要請に本気で耳を傾ける必要がある。新 IPR 諸法の法的細目（適用諸規則）を確定すること、および、関係公共機関と司法部とを強化すること、この二つが、そうしたより広い政策目標に沿って採られるべき不可欠の最初的手段であろう。また当面は、特定の裁判所を IPR 訴訟取扱いの熟練法廷として指定することも一案ではなかろうか。現在いくつかの IPR 法では、その法の IPR 訴訟審査の権限をコマーシャル・コート（破産法によって地方裁判所の下に設立された商業裁判所）に与えているが、こうした考え方を IPR 訴訟取扱い全般に広げて再検討するのも一案でありえよう。

(6) 自由貿易地域制度の確立（あるいは改善）

貿易法原案 36 条に述べられている自由貿易地域制度の確立（あるいは改善）について——いずれ法は成立すると見込まれているので——前向きの議論が早急に開始される

べきであろう。

(7) “新保税倉庫”制度の確立

インドネシア税関は、保税倉庫施設を、現在規定されている輸入貨物に加えて、輸出貨物にも利用可能とする趣旨の新保税倉庫制度に関する財務大臣規則原案を取りまとめ済みと理解されている。政府主導により新システムの早期導入が期待される。

(注) この11月末上海市は、揚子江河口に2005年末運営開始となる羊山(Yangshan)深水コンテナ港に係わるプロジェクトとして、“保税港”を創設する計画を明らかにした。

間近の物的流通地域内の6平方キロメートルの土地と、羊山港内の2.14平方キロメートルの土地とが、利用者が輸出加工地域と保税地域との両方の特権を用いることができる、中国でこの種のものとして初めての“保税港”(Bonded Port)に指定されるであろうという。そこでは輸出貨物の加工・仕上げが可能であろうし、またLCL(コンテナ単位に満たない小口)貨物の詰め替えや仕分けが行われ得よう。新システムを導入する理由として上海市の一職員は、「現在は上海港取り扱い貨物の1%だけが他の国内地域に向け積み替えられている。しかし来るべき羊山“保税港”では、その数字が20%かそこらに上昇するであろう。」(「日本海事新聞」、2004年12月1日付)

(8) EDIを核にした官民協力と政府内組織の連携強化

政府と民間企業が定期的に会合を持ち業務改善のために双方が努力する仕組みが必要となっている。特にEDIの効率的な実現のためには、民間企業の協力が欠かせない。政府の都合のみならずユーザーにとって利便性のある仕組みとして開発を続けることが必要となっている。そのためには政府側の連携として税関と貿易省や検疫などの連携を密にし、手続きを透明にする努力も必要となる。

- 税関と貿易省・産業省、農業省、保健省などとの連携強化
- システム整合性を考慮したEDIの継続的な開発
- 開発過程において、民間利用者の意見の反映
- 貿易円滑化に向けた官民の意見交換をおこなう定期的な会合の開催
- 継続的なメンテナンスと改善を行う担当の分担と整備方針の明確化
- システムに頼りすぎないフェイルセーフの発想による業務マニュアルの導入
- ウェブサイトなどを利用し、民間の協力による事例集の作成
- 透明性を確保するための通関手続きの明文化

(9) 業務効率化支援と人材育成

税関および貿易省においては通関に伴う検査や貿易許可に関する業務の効率化に向けて、業務倫理の再確認を行うとともに、業務内容の透明性を確保する方策を策定する。法令の適用や検査方法の標準を定めることにより、業務量と適正人員の配備を検討し、現在の業務改革をさらに推し進める。さらに事前相談業務を強化し、現場での検査の標準化を促進する。これにより手続き全体としての生産性を向上させる。

- システム化対応のための業務倫理の確認と人材育成計画の策定
- 利用者への透明性確保のための税関業務の改革
- 法解釈解説書と適用のための施行令の作成
- 検査業務の効率化のための検査法の分析・支援(国際比較をもとにした改善策の策定)
- EDIやウェブページの更新業務、相談窓口などへの人材の投入計画の策定

- 事前相談制度の確立(相談デスク)

(10) 貿易円滑化協議会（監視委員会）の設置（Organizaing and Controlling Committee）

今回の輸出入貨物時間調査と利用者による通関等の活動評価はアジアでは初めての試みであり、同様な調査が他のアジア諸国でもおこなわれることが期待されている。今回の調査をもとに、標準的な調査方法を確立し、他国で実施・比較できるようにするとともに、インドネシアにおいては一層の改善努力とその評価のために定期的に調査を実施することが重要であると考えられる。そのために監視・調整・助言を行う機関を経済調整省の中に設置し、専任のチーム（調整監視委員）によって、国際的で幅広い観点からインドネシアの貿易環境に関して以下の活動を行なう。将来的にはアジアの貿易円滑化に対する活動へと発展させることも視野に入れる。

(ア) 標準的な時間調査や税関評価の方法の設定

(イ) 税関のみならず各国の通産省（貿易省）との連携における円滑化努力の評価

(ウ) 税関のみならず港湾荷役や通関後の物流に関する国際物流関連の問題点指摘

(エ) 税関職員の倫理欠如（汚職）などに対する警告

(オ) 官民合同会議にて改善合意された項目のモニタリング

Table 4.1 Legal / Institutional Policy measures

Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Present Status	Executing Agencies	Oversight
<p>* Comprehensive approach to trade and transport facilitation</p> <p>* Mitigation of institutional, procedural and documentary complexities and inconsistencies.</p> <p>* Enhance application of ICT</p>	Proactive co-ordination and promotion of the actions listed in the following columns of this table as under.	Presidential Decree No.54/2002	Dec 2007	<p>The Coordination Team for Enhancing the Smoothness of Export and Import of Goods (“Coordination Team” established by the Presidential Decree) has been active on “stop smuggling”.</p> <p>The Team is wished to take much more comprehensive approach henceforth, to facilitate trade and transportation.</p>	<p>Coordination team,</p> <p>CMEA</p>	<p>Coordination Team,</p> <p>CMEA</p>
* “One-stop” (Single Window) Legal System	<p>a. Reduction/abolition of application forms and items of required information, based on through business process review at administrative offices.</p> <p>b. Common use of the same application form to the maximum extent among ministries/agencies, establishing computer networking and data/information sharing system between customs and VIER agencies.</p> <p>c. International standardization of application forms as per FAL Convention.</p>	Decrees or regulations of related ministry or agency each.	Dec2006	<p>Actions need to be started in progressing :</p> <p>a. reduction/abolition of application forms,</p> <p>b. common use of the same application form, and</p> <p>c. domestic application of FAL Convention.</p> <p>(No action has been taken in these regards.)</p>	CMEA, MoF, MoIT, MoCI, MoT, MoA	CMEA
---- ditto ----	a. Establish application/ processing by electronic data (paperless processing) as a general rule, including clear prior consulting and appeals procedure pertaining to customs and all VIER agencies.	Decrees or regulations of related ministries or agencies.	Dec2006	Substantial progress has been done in this connection, but such pre-conditions as under, for example, need to be satisfied before the One-stop (Single window) system can be in place in its ideal form :	MoF, MoCI, MoIT, MoT, MoA,	CMEA

	<p>b. Adoption of internationally compatible data formats based on such standard electronic formats as UN/EDIFACT or other standard formats.</p> <p>c. Maximize the contribution of e-commerce and ICT business applications to business entities' daily operation.</p>			<p>* administrative structure to allow over-all paperless (in application, processing, consulting, appealing)</p> <p>* use of internationally compatible data formats, and</p> <p>* development of e-commerce among business entities in Indonesia.</p>		
<p>* Regulatory system to enhance competition and efficiency for public interest.</p>	<p>a. In terms of privatized or concession-contract businesses in transport infrastructure fields, administration is wished to become more involved, through public hearing etc., in the definition and promotion of the "public interest" in pursuit of increased competition and efficiency.</p> <p>b. For example, filing system of tariffs (maximum and actual) and cost structure would be required to support regulatory decisions.</p> <p>c. Comments need to be invited from interested parties (stakeholders) prior to tariff reviews.</p>	<p>Presidential Decree</p>	<p>Jun2005</p>	<p>The World Bank, in June 2004, published its report saying "As with all economic elixirs, privatization has been oversimplified, oversold, and ultimately disappointing—delivering less than promised." and "In many segments of the transportation sector -----railways, ports, trucking, airlines, interurban busing-----competition within and between modes is sufficient in most countries to justify substantial liberalization and privatization. But the case for privatizing transport network infrastructure is much less compelling than that for privatizing services operating on the network. Rail truck, basic and access port infrastructure, and certain portions of airport facilities, where monopolies are unavoidable and substantial amounts of sunk capital are involved, must be regulated or even operated by the public sector." (Reference : Reforming Infrastructure --- Privatization, Regulation, and Competition / A World Bank Policy Research Report.)</p> <p>Now there may be needs for Indonesia to reflect on its privatization in infrastructures in the recent past. (No action has been taken in this regard.)</p>	<p>Coordination Team, SS, MoT, MoF, MoSOE, KPPU</p>	<p>Coordination Team, CMEA</p>

* Legal framework for E-commerce days	Cultivate legal framework preparing for coming e-commerce/ e-transaction days	* Trade Law (draft) * Cyberlaw Bill	Dec2005 Jun2005	* The draft is close to be submitted to the DPR. * The Bill has been submitted to DPR.	MoIT MoCI	CMEA
* Intellectual Property Rights	Increase efficiency and dynamism in implementing IPR (intellectual property rights) laws	* To fix legislative details (implementing regulations) of the new IPR laws * To strengthen relevant institutions and judiciary	Dec2006	Actions are yet to be promoted to secure strict enforcement of IPR laws.	MoCI, MoJHR	CMEA
* Strategic operation of customs' rules	Establish (or improve) Free Trade Zone system	Trade Law (draft), Article 36	Jun2005	The draft law is close to be submitted to DPR. Discussion needs to be started in terms of the details of the system	MoF, MoIT, MoA	CMEA
* --- ditto ---	Establish "New Bonded Warehouse" system	MOF regulation (draft)	Jun2005	The draft regulation is at the Minister of Finance.	MoF, MoIT, MoA	CMEA

(Glossary)

CMEA	Coordinating Minister for Economic Affairs
MoA	Ministry of Agriculture
MoCI	Ministry of Communication and Information
MoF	Ministry of Finance
MoIT	Ministry of Industry and Trade
MoJHR	Ministry of Justice and Human Rights
MoSOE	Ministry of State Owned Enterprises
MoT	Ministry of Transportation
KPPU	Business Competition Supervisory Commission
SS	State Secretariat

4.2 港湾の改善行動計画

4.2.1 タンジュンプリヨク港の輸出入貿易のロジスティック改善計画

貿易施設も妨害している要因を分析した結果の基づき、タンジュンプリヨク港における輸出入貿易のロジステックとして港湾インフラに対し下記の改善計画を勧告する。

(1) 欠陥インフラの改善計画

海運総局（DGSC）と港湾公社2（IPC2）は業務指標の基本ラインを設定し港湾サービスと運営の正確な資料と情報を収集、観測してこれら基礎指標と比較し滞りなく継続してその指標を監査(モニタリング)すること。

1) タンジュンプリヨク港の開発目標

海運総局はタンジュンプリヨク港の下記の目標を達成するよう港湾施設を改善するための開発政策を設定すべきである。

- i) タンジュンプリヨク港を魅力的な商業・工業環境を提供し、地域でインドネシア産業の競争力を維持、強化するために、“アセアン地域のロジステックセンター”として機能すること
- ii) タンジュンプリヨク港を“地域のハブ港湾”として国際海運航路にとって魅力的なルートとするだけでなく、内貿/離島間航路にも魅力的なルートとするように機能すること。

2) タンジュンプリヨク港の開発シナリオ

上記開発目標を達成するために、既存施設を最大限に活用し、戦略的港湾の開発と運営をする、との概念で下記の開発シナリオが考えられる

- i) 既存の防波堤を移転して港内の既存進入航路と泊地を拡幅、増深し、既存の港湾施設を最大限に活用して港湾荷役容量を増加する。その結果国際コンテナの取り扱い容量が現在の280万TEUから360—380万TEUに増加出来る。
- ii) 第2港湾の開発概念として、下記の点を考慮してタンジュンプリヨク港地域に新規の国際コンテナターミナルを開発する:
 - a) 既存のタンジュンプリヨク港内では新規開発には空間的な制約と港外に新規開発では膨大な費用がかかる。
 - b) 首都圏の道路に大型コンテナトレーラー、貨物交通が集中するのを促進することを避ける。
 - c) 港湾サービスに公平な競争基盤を導入する

iii) 港湾振興の活性化

a) IPC-2 は港湾関係者、船会社、船主、荷主等の利用者と港湾振興を活性化するため次のような目的のために会議を積極的に開くこと。

- 意見、見解、情報交換をする
- 海運市場の正確な情報、
- 利用者の正確なニーズを把握する、

b) IPC2は港湾のセールスポイントを明確に説明すること、と潜在的利用者に港湾のセールスポイントを明確に説明する。

iv) 適切な長期開発計画と土地利用計画に沿って組織的な開発

現存の港湾施設の配置状況では将来の輸出入貨物の需要に応えられない。例えばタンジュンプリョク港には自動車輸出入専用ターミナルを開発できる用地がない。港湾施設の改善・開発が緊急に必要である、しかし適切な計画・評価、協調システムが欠けているので改善の行動が遅れている。

2002-3年にJICA調査で提言された長期開発調査に沿って段階的に港湾施設の整備を実施すること。下記の事業は直ちに緊急リハビリ事業として実施することを提案する。

- a) 現在過剰使用の土地を最適に利用するように図り約5ヘクタールほどで十分な自動車保蔵面積を持つ自動車専用ターミナルを開発すること。
- b) 港湾地域内で不法開発を防ぐために出来るだけ早い時期にマスタープラン、土地利用計画を公式に法式表示する。
- c) タンジュンプリョクに将来開発のために有効な開発空間を港湾内に生み出し、保存すること。
- d) 港湾の荷役容量を増強するために既存の港内航路と泊地を拡幅、増深して大型船が両方向の船舶航行を可能にする。
- e) トラック駐車場と貨物貯蔵場での税関チェックのために税務検査機器、保税上屋、チェックヤードに隣接して税務職員による輸入貨物のチェックが十分出来るような用地を提供すること。
- f) IPC 2 は特にスムーズな通関手続きと港湾アクセスの施設について、地域開発計画と協調して港湾区域内の港湾インフラと施設を継続して整備を進めること。協調して整備すれば港湾周辺の臨港道路の交通渋滞は最小化することが出来、貿易施設の効率化を助成することが出来る。

短期・長期整備計画として、新しい港湾施設を段階的に沖合いに展開して開発し、連絡道路と一緒に整備する。港湾奥にある古い使用頻度の低い埠頭地域を埋め立て港湾用地

に再利用・再開発することを提案する。

(2) 港湾運営と管理のための改善計画

タンジュンプリョク港内の3ヶ所のコンテナターミナルは相互に運営ばかりでなく通関手続きに関する情報と資料の内部交換は理路整然と結ばれて連絡されていない。その結果2.3.3章の「輸出入貨物と書類の手続きに要する時間調査」で記録されたように相互の違ったターミナルで非効率なコンテナの移動が発生している。

近い将来の貨物需要量を考えると、特に国際コンテナ量は継続して増加傾向にあり、現在の港湾施設配置による容量を超えることが予想される。効率的な貨物移動の方法を取り入れて港湾運営と管理システムを改善するのが必須である。JICTとKOJAのターミナルの運営と管理を改善するために下記の事業を提案する。

1) JICT と Koja コンテナターミナルの運営

- i) ガントリクレーンの荷役効率を改善するためにシャシトラック台数を増やしてコンテナを埠頭からヤードに早く運びクレーンのアイドル時間を短縮する。
- ii) JICT 1 と Koja のターミナルゲートが、今別々にあるのを一ヶ所に集約する、ターミナルゲートから高速道路とを結ぶアクセス用の立体交差道路を建設することで港湾と背後地のアクセスを整備する。
- iii) コンテナ荷役機械を定期的に維持・補修をする必要がある。補修に必要な部品を常時補充して荷役機械のアイドル時間、船の接岸時間を最小にする。
- iv) 荷役機械の運転手、ヤード内のコンテナ配置計画者らの技術能力を維持向上するために定期的な訓練で更新して、標準化された世界的サービスの品質を維持するため、その一環として技術訓練を実施する。
- v) OBと呼ぶコンテナをヤードから他のヤードに移動するシステムが仮移転として行われていた。輸入コンテナをJICT 1のターミナルヤード面積が狭かったのでJICT 1のヤードに3日ほど置いて荷主の許可もなしに他のヤードに移動していたことがあった。そのためにコンテナ移動輸送費として追加費用が発生し、更に追加の税務手続きを再度その管理区域の税務署に手続きをする。JICTとKOJAの間に新規に出来たコンテナヤードを利用して仮置き場を用意することでこうしたコンテナの移動はやめるべきである。

2) 在来埠頭ターミナルの運営の改善

i) 運営会社の統合併合による再編成の提案

在来埠頭をもっと有効に運営管理するために、将来の運営と管理システムを審査し、タンジュンプリョク港のマスタープランに基づく長期開発計画の整備状態を考慮して下記の提案をする。

一般に在来埠頭は少数の運営会社が十分な熟練した人員と必要な荷役機械を用意して港湾利用者に良いサービスを提供して運営されるべきである。

スケールメリットを追求するには少数の会社が妥当な数のバースを一緒に運営することである。そのために現存の運営構成を再編成する必要がある。ターミナル運営会社の再編には下記の事項に注意して実施すべきである。

- a) 新しい運営会社はPT. MTI と 沖仲仕(ステベ)会社を含む14 社の運営会社からIPC2の公開入札で選り抜くこと。そして同時に新運営会社から代表責任者を指名して、「ターミナル運営会社の協同組合」を組織すること。
- b) 新運営会社はより効率的な運営、例えば、費用低減、商業改善、より利益増加をもたらすようなシステムの下で効率的運営を奨励する。
- c) スケールメリットを追求するために現存の在来埠頭の運営会社は少数の会社にグループ化して妥当な数のバースを一緒に運営することである。各ターミナル運営会社の業務成績の良い会社を中心となって5-10バースを運営するのが適当と考える。

理論的視点から、過剰な運営会社は共同運航船会社にとって利用可能なバースの数が増えスケールメリットは減少する。この状況は運航船にとって不必要な接岸待ち時間を長くすることになる。

3) IPC2による埠頭計画と運営に強い指導力の発揮

i) IPC2による指導力

在来埠頭の占有比率と荷役効率を向上するためにIPC 2 は船会社に埠頭割付計画と利用管理に強い指導力を取るべきだ。例えば、埠頭使用の優先権を多少高い埠頭使用料を設定して船会社・代理店に提供して何処のステベ会社が何処の埠頭でも空いてる埠頭で荷役業務が出来るようにする。その結果、空いた埠頭を最適に利用することになり、岸壁占有率(BOR)も改善することになる。

ii) 在来埠頭のバース占有率の改善

空いたバースの最適利用促進とバース占有比率 (BOR) の向上のために下記の対策をIPC2が取ることを提言する。

- a) バース使用時間を短縮するために、バース使用料金を日割りから時間ベースに変更する。バース使用の優先権を少々高いバース料金の条件で船会社、船会社代理店に提供する。
- b) 埠頭際の荷役効率を改善するために、荷役ギヤング数、クレーン台数の増加だけでなく移動のためにヤード・上屋倉庫を利用しないで直接トラック輸送をコントロールして達成できる。

- c) ヤード、上屋倉庫の使用を奨励し、埠頭から貨物の直接配送比率を下げるためにインセンティブを考える必要がある。
 - d) 港内道路の改善だけでなく港湾周辺で有効な陸上輸送マネジメントシステムを構築する。
- iii) 効率的なIPC2の訓練システムの構築
- a) IPC 2 は港湾労働者の荷役効率向上のため、コンテナのヤード置き場の計画、船の積み込み計画の精度向上のためにターミナルオペレータースタッフに訓練・教育する。
 - b) IPC 2 と埠頭運営会社と一緒に品質管理サークル (QC) のようなシステムを導入して港湾関連組織を活性化する、
 - c) 既存の港湾訓練センター (PTC) の機能を強化する。
- iv) IPC2による適切な港湾施設と荷役機械の補修とリハビリ
- a) 一般雑貨埠頭の天端高を嵩上げするリハビリ工事を実施すべき、これは大型貨物船、特に50,000 DWTクラスの自動車専用運搬船が係留できるようにする。今いくつかの埠頭では埠頭天端高と高潮位との水位の差が十分ないため自動車専用船のランプが埠頭に安全に降ろせない、ランプが長いので船と埠頭とで安全な角度を形成できない、そのため自動車を積み下ろしするのに潮待ちすることになる。
 - b) 埠頭の淵から上屋までのエプロン幅が狭い、貨物埠頭にある余り使われてない上屋や倉庫を撤去して、トラック駐車場、車両プールとして貨物の積み込み、積み下ろしに転用することを提案する。
- v) ターミナル運営の業務指標の監視
- a) ターミナル運営の業務指標の設定
- コンテナターミナル運営の業務指標を各ターミナル別 (JICT 1 and 2, コジャ、スグロ、MTI) に設定する。そしてIPC 2はその業務の目標指標を達成しているか監視する。仮に目標を達成してない場合、IPC 2はペナルテを導入したり、運営会社が利用者からの不満に対応、修正しているか運営会社の業務改善を管理監督する。
- 運営会社を監視するために明確な業務指標を導入すべきである。その業務目標は施設利用契約や管理合意書に反映されるべきである。
- IPC2と運営会社は船会社のような港湾利用者にバースと呼ぶ窓を十分提供すべきである、そして港湾利用者にバース使用の機会を増やすべきである。これは海側と陸側での unnecessary 荷物の待ち時間を短縮することになる。そのために以下の対策が必要である。
- b) ターミナル運営のスタッフ訓練の改善
- コンテナ船は予定を持って運航しているので時間通りにコンテナ専用埠頭から出港しな

なければならない。これはジャカルタからの荷物はシンガポールに行きそこで荷物を最終目的地までの母船に積み替える、その母船が予定通りに出港する必要がある。JICTの利用者はターミナル運営会社に船会社の船が予定を守るようにもっと努力すべきだと要求すること。

船の待ち時間を別として、全ての上記の問題の原因は同じ要因から発生している。すなわち適切なスタッフの訓練不足とターミナル運営に使われているソフトウェアと過剰労働者数が原因である。

スタッフの訓練の科目を見直す必要が有るが、もっと重要なのは資格ある労働者を確保するための有効なスクリーン手続きの採用である。そして専用のインハウスの委員会を設定して最適な人材配置を決定することである

4) 透明な港湾関連の料金設定

ほとんどあらゆる種類の港湾使用料、料金、例えば、荷役料金、ターミナル使用料金、税関手続き料金等は他のアセアンの主要港湾と比較して高めに設定してある。更に貨物取り扱い料金設定、税関手続き料金の設定には、透明性に欠けている。

i) 妥当で競争力のある料金と価格設定の透明性の維持

DGSCは料金設定の透明性を向上するために次のような対策をとる指導力を発揮すべき。

- a) 現存の料金システムを再審査して、アジアの港湾の料金を参考にしてもっと最適なシステムを構築する。現在のコンテナ取り扱い料金は近隣港湾の料金設定と比較して高めであるのでアジア港湾と同一レベルかそれ以下に下げるべきである。
- b) 審査の結果を基に、DGSCは港湾料金を修正するシステムと概念を形成して、それを一般に公開すべきである。
- c) IPC-2は最大水準の料金を示し、ターミナル運営会社、沖仲仕(ステベ)会社に自由に実際の料金を利用者と最大限以内で決められる自由度を与えるべきである。透明な港湾関連料金の設定は長期的には結果として、より妥当な料金となる。
- d) IPC 2 は過剰料金のケースを諮問するクレーム事務室を設立すること。

ii) 料金相応のサービスの質を改善する対策

サービスの質と効率を改善するために下記の見解を考慮すべきである、というのは港の埠頭での荷役効率と貨物取り扱い料金がアジアの主要国際港湾とは競争力がなくなってきたからです。

- a) コンテナのトランSHIPメントにかかる時間を短縮すること
- b) 貨物取り扱いの生産性の増加
- c) 不適切なコンテナターミナル運営を根絶すること

d) 港内に現在不十分なコンテナトラック駐車場を拡張又は追加する

5) 現在のEDIシステムの改善

現存するEDIシステムを税関事務所と緊密に協力、協調して見直すことが重要である。EDI サービスプロバイダーはEDIに関連するコンサルサービス、情報源の提供、EDIの導入、EDIのサービス等を提供する。従ってIPC 2もこうしたEDIサービスプロバイダーを活用することを提言する。

EDIの使用料金を減額することと下記の行動を実施することを提言する。

- a) IPC 2は現在あるEDIシステムの利用を、港湾利用者への有効なサービス改善の一環として改善すること。
- b) IPC-2は埠頭業務を分析するために港湾活動の情報を収集する手段としてEDIサービスプロバイダーを利用すること。そして効果的なデータベースシステムを開発するような情報ユニットを設立するべきである。
- c) 適切な統計システムを開発して、集約したデータベースシステムを構築する。
- d) 港湾計画の容量を強化することと上記データベースシステムを活用して港湾業務を評価する。

(3) 港湾での税関手続きの改善計画

1) 港湾地域内の税関事務所の統合

港湾区域内にいる貨物の時間を短縮するために下記の対策を提案する。

- i) 港内にある3箇所の税務事務所を1箇所の税務事務所として集約し、通関手続きのシングルウィンドウとして機能すべきである。そして有効な税務手続きが国際基準に従って実施されるべきである。
- ii) 3箇所のコンテナターミナルはお互いに運営と通関手続きに関する情報やデータの交換を電子メディアで相互に組織的に連結して情報交換されるべきだ。
- iii) JICT1とコジャのコンテナターミナルの出入り口は集約すべきだ。ターミナルの出入り口と高架高速道路と連絡する道路を整備すること。効率的に貨物が流動できるような方法を採用して港湾運営と管理システムを改善することが必須である。

2) 通関手続きの情報公開

時々中央政府の関税総局は新しい法令、通知を前触れもなく公示するため税務事務所の支所も港湾利用者もすぐには修正した新しい法令に対応するのが難しい、そして結果として混乱を招いている状況である。税務事務所との情報交換は輸出入EDIを通じ電子メディアを使って迅速に出来るようになった。しかし商業用のライン又はシステムを通じで発生する事故は深刻な問題となる。下記の改善計画を提案する。

- i) 港湾利用者に現在の通関手続きの法的システムの状況を認知してもらうこと。
- ii) 税務事務所のウェブサイト、定期刊行物である月例報告書、を通関手続きの通知、法令を伝播するためにもっと有効に活用すること。
- iii) 個人でも全ての法令、他の関連書類にアクセスできるような、図書館のような公共施設によるシステムを構築すること。
- iv) 緊急事項はいかなる2次的に発生する無能力な状況を避け、事故とその回復時間を処理する方法と事実をタイムリーに開示するために、公開すること。
- v) 政府にPNBP(税金を払う必要の無い会社の収入)による予算の用途について実際に使用した情報の開示を要求すること。
- vi) データベースを構築すること、又はデータベースを一般に公開すること、と事故を処理する方法を開示するようなシステムの展望を明確に説明、開示すること。
- vii) 通関サービスのホームページサービスを提供し、国立図書館でDGCEが発令した全ての法律を閲覧できるような施設を用意する。

3) 税務職員による通関チェックの改善

コンテナの通関検査はヤードのなかで行われている。雨のときに通関検査を実施すると貨物が濡れる可能性があり、貨物の価値を損なうことになる。コンテナを通関検査のために移動する料金を明確にすべき。矛盾した通関検査を矯正するために下記の改善計画を提案する。

- i) 通関検査をする場所を修繕し、有効に検査手続きをするように改善する。
- ii) 通関手続きの経費を透明で、正確で、不公平な価格設定を明確にする
- iii) コンテナの移動、税務ブローカーによる労務者の派遣、検査官の名前の指定、通関検査の通知書類にある検査時間、のような検査時間の段取りによる通関検査における時間ロスを最小化すること。

4) 通関以外に要求される手続きの改善

同じ書類を1つの機関から次の機関に配布・回覧するために重複して作成する手続きを合理化すべきである。輸出入貿易に関連した承認とライセンス取得に関し除外的規則は余り無い、がその規則には他の機関、工業商業省、税務事務所が作成した承認とライセンス取得に要する時間、と経費を明確に記述したものが無い。下記の改善計画を提案する。

- i) 他の政府機関との間で承認とライセンスのシステムを改善する
- ii) 担当する政府機関同士と貿易関連会社とで輸出入許可の解釈で整合をとる

- iii) 現存の承認システムを改善するか、削除する。現存の不明確な承認とライセンスのシステムを明確にする。

(4) 内陸部に機能する施設の開発

タイのレンチャバン港で大量のコンテナを扱うために内陸コンテナデポを利用したコンテナ輸送システムの成功した例を考えると、タンジュンプリョク港とジャカルタ首都圏の工業団地との中間地点に新コンテナ内陸集貨所 (ICD: インランドコンテナデポ) を建設し既存の高速道路と結ぶアクセス道路を含めた事業整備を提案する。そこでは全ての輸出入貨物の通関手続きを能率よく、スムーズに、更に税務職員によるコンテナ貨物の中味の現物検査もスムーズに行う。

1) ICD、自由貿易地区、輸出加工区の開発の提案

タンジュンプリョク港周辺には自由貿易地区、輸出加工区はまだ整備されていない。そのような施設はアセアン地域内で貿易競争力を強化し、産業投資を誘致するために他のアジアの港湾では見かける。

多く周辺諸国で上記の例を考えて、税務手続きのサービスを改善するために、新しいICDをジャカルタ首都圏から東にある工業団地と港湾を結ぶ高速道路沿いに下記の機能を持って開発することを提案する。

- i) 輸出入に関する全ての通関手続きをスムーズに効率良く実施する。そして輸出入貨物の物理的検査をスムーズに実施する。
- ii) 港湾周辺でターミナルに入る順番を待つ車両の混雑を最小にするためにICDと港湾を結ぶアクセス高速道路、鉄道を整備する。
- iii) 提案するICDの運営と管理は鉄道会社、船会社、港湾公社²と他の港湾利用者、と土地収用の段取りに地方政府を含めて、調整して計画を作り上げる必要がある。

2) 港湾と密接にリンクした特別経済地区の開発の提案

タイのレンチャバン港周辺に開発したレンチャバン工業団地のように、自由貿易地区、輸出加工区と呼ぶような特別経済区を港湾地区に開発することを提案する。そのでは輸出入産業にとってあらゆるメリットを探索し実現できるところとする。

マレーシアのポートケランのような特別経済地区内では自由商業活動が保証され、持ち込んだ物品には税金と料金免除で、一方付加価値を生むために、製造、工程、展示、販売等の一環シリーズで国際貿易活動が営まれる。

そのために、ボジョネガラ新港は貨物の荷役、貯蔵だけの単純な機能を超えた運営と、貿易、銀行のような関連セクターを開発して外国の投資家を誘致し、国際ロジスツクな付加価値をつけた業務を通じて雇用創出するような国際的大量物資輸送の港湾として現れることを期待されている。

(5) 港湾保安の促進計画

国際海運の合意書（ISPSコード）に従って港湾保安対策として短期間に下記の改善が必要である。

- 1) 港内で盗難のような事故を防ぐために関連機関で構成する保安委員会を設立すること
- 2) 保安員会は港湾利用者、関連事務所から報告されてくる問題を協議するために定期的に会議を開く、そして状況を改善するための勧告、取るべき対策を協議する。
- 3) 港湾保安のために港湾地域に十分な保安施設、フェンス、必要台数の固定式と移動式のX線スキャンとCCVTを港内の適切な場所に設置する、そして中央制御施設でそれらを中央事務所から監視し、実際の現場で常時監視できるものを設置する。
- 4) タンジュンプリョク港湾の保安レベルは国際港湾であることを考慮して海運総局と運輸省がISPSコードによってレベル3と設定すること。
- 5) 港湾内のヤード保安を強化するためにあらゆるコンテナの移動はコンテナシール番号とその受取書で厳しくチェックすること。
- 6) 下記の設備をISPSコードに従って国際ハブ港湾として用意すること。
 - i) コンテナ検査用X ray,
 - ii) 地球位置出しシステム（GPS）,
 - iii) 中央監視テレビ（CCTV）をゲート、貨物ヤード、港湾管制センター、貨物・コンテナ貨物流動を監視する上屋に設置すること。
 - iv) 各ターミナル運営会社は各ターミナルの運営の保安計画を作成し、海運総局と港湾公社に提出すること
- 7) VHFを使用した自動識別システムを自動位置探知システムを採用するために導入すること

(6) 港湾関連施設の改善計画

- 1) コンテナヤードゲート周辺の道路事情

コンテナヤードゲート周辺の混雑状況の緩和のためには駐車スペースの拡張あるいは追加施設の確保が不可欠であることは言うまでもない。港内および港周辺に駐車スペースの用地確保が困難ならば、後背地に臨時駐車スペース等の代替地の確保を検討する必要がある。駐車スペースにおいてコンテナロケーションカードの配布手続きや通関手続を完了することが可能になれば、ヤードへの入場時にはシール番号等によるコンテナの状態チェックのみで済み、ゲート周辺の渋滞緩和が期待できる。

- 2) 空コンテナ・ヤード付近の道路事情

空コンテナ・ヤード付近の道路混雑を改善するためには、道路の拡幅あるいは高架高速道路の建設等のインフラ整備が必要である。また、インフラ施設の改善以外にも、空コンテナ・デポの運営の改善も考えられる。例えば、24時間の空コンテナ・デポの運営が可能になれば、現在集中している空コンテナのピックアップおよび返却の時間帯を分散することができる。また、警察などによる交通整理も渋滞緩和の一助となると考えられる。

4.2.2 港湾施設とインフラの改善のための行動計画

港湾施設とインフラ、港湾運営と管理、港湾を通過する通関の手続き、港湾保全と保障、を改善するための行動計画を行動による成果、责任担当機関、改善の必要な背景、現状等のカテゴリーに分けて分類して以下添付の表4.2 に示す。

Table 4.2 Action Plan for Improvement of Import/Export Logistic in Tanjung Priok Port

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
1	Strategic Policies of Sea Transportation	To revise laws and regulations through the amendment of Law No. 21/1992 on international shipping and ratification of the international Convention on Maritime Lines and Ship mortgage 1993	Draft Law	2005-2010	Through President Instructions No. 5/2003 on Economic Policy Package with IMF Monitoring, This is one of three transportation policies with action plans which have been stipulated by May 2004	MOC, DGSC	CMEA
2	Improvement of efficiency of operation, with high competitive strength	To establish the base line of performance index and monitor these indexes duly and continuously through collection of accurate data and information of port service and operation.	Draft Performance Index	2005-2010	Through President Instructions No. 5/2003 on Economic Policy Package with IMF Monitoring, This is one of three transportation policies with action plans which have been stipulated by May 2004	MOC, DGSC, IPC-2	
3	Strategic Policy on Port Affairs	<ol style="list-style-type: none"> 1. To revise laws and regulations to establish efficient port operations with high competitive strength. 2. To enhance the efficiency of port operation through port rating and to perform bench marking with neighbor country ports. 3. To develop port infrastructure through ports knots stipulation 	Draft Law	2005-2010	Through President Instructions No. 5/2003 on Economic Policy Package with IMF Monitoring, This is one of three transportation policies with action plans, which have been stipulated by May 2004	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
		<p>according to the role and function hierarchy.</p> <p>4. To prepare a port development scheme through the participation of private sector in the development and operation of port business fields</p>					
4	Strategic Policies on Safety	<p>1. Increase adequacy and reliability of shipping safety including navigation, port master affairs and sea/coast guarding</p> <p>2. Fulfill international regulations including STCW1995(International Convention on Standard of Training, Certification and Watch keeping of Seafarers 1995), ASM code and ISPS code</p>	Draft Law	2005-2010	<p>“International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention) 1979” which become effective since 1985, recommends a contracting Government to establish a ship reporting system for application within its search and rescue region for which it is responsible, where this is considered necessary to facilitate search and rescue operations</p>	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
5	Target development policy for improvement of port facilities , and Development of Second port as	<p>1. Tanjung Priok port function as "Logistic Center in ASEAN regions" and "Regional Hub Port" attracting international trunk lines and domestic /inter-island lines.</p> <p>2. Prepare port development scheme through the participation of private</p>		2012-2025		MOC, DGSC	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
	supplement to Tanjung Priok port	sector in the port business fields.					
		3. Develop supplemental port to the Tanjung Priok Port as twin ports to cope with the increase of cargo handling capacity (including container) to meet the demands of the hinterland.	Project Implement	2012-2025	(1) The DGSC has set the development policy for improvement of port capacity to meet the targets based on the recommendations by the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003.	MOC, DGSC	CMEA
		4. Develop port infrastructure through port knots stipulation according to the role and function hierarchy.	Project Implement	2006-2012	(2) The necessary project budget for urgent rehabilitation project of Tanjung Priok port has been arranged by DGSC/MOC and MOF through the JBIC Loan in 2004 March.	DGSC, IPC-2	CMEA
		5. To increase the port capacity of Tanjung Priok by widening and deepening the existing approach channel and basin inside the port by relocating the existing breakwater and the maximum use of the existing port facilities,	Project Implement	2008-2010	(3) The authorization for development of second port for supplement to the Tanjung Priok port has started administrative process between DGSC and MOC in 2004	DGSC, IPC-2	CMEA
6	Urgent Rehabilitation Project of Existing Port Facilities of	1. Widened the existing access channel inside/outside the port by relocation of the existing breakwater to make two way traffics. 2. Deepened the depth of channel and	Project Implement	2008-2010	The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003, this project has recommended as urgent rehabilitation project to implement. The necessary project finance has been	DGSC, IPC-2	CMEA, MOF, BUMN, MOC

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
	Tanjung Priok	<p>turning basin inside the port to reinforce the port capacity of ship calls and cargo handling volume.</p> <p>3. Widened the existing inner port roads and Developing the direct connection between the inner port road and surrounding road of port by flyover to avoid the congestion with city traffic buses and port traffic.</p> <p>4. Rehabilitate the existing berthing facilities, yard facilities.</p> <p>5. For the export/import trade of automobiles among the ASEAN region under the AFTA, the exclusive automobiles terminal with proper area of storage, security facility, and access road to the toll way to be developed as the public berthing facility.</p>	<p>Project Implement</p> <p>Project Implement</p>	<p>2008-2010</p> <p>2008-2010</p>	<p>arranged by MOC and MOF through the JBIC Loan in 2004 March.</p> <p>Based on the recommendations by the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003, this project was proposed as urgent rehabilitation project. The project was planned to be implemented by private participation with IPC-2 in 2004 March.</p>	<p>DGSC, IPC-2</p> <p>MOC, DGSC, IPC-2</p>	<p>CMEA, MOF, BUMN, MOC</p> <p>CMEA</p>
7	Development of ICD(Inland Container Depot),	Develop a new inland container depot in an area with easy access to the toll way between the Port and Industry	Study for Project Implement	2012	Based on the recommendations by the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003, this	DGLC, DGSC, IPC-2,	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
	Free Trade Zone Export Processing Zone	estates/parks located in the eastern parts of Metropolitan Jakarta region to conduct all custom clearance procedures of export and import cargo smoothly and efficiently, and to implement smooth physical checking of export/import cargo by custom office.			was proposed as parts of the short term development project.	PT.KAI, KIMPRAS WIL, Local Governments	
8.	Improvement of Operational Performance of Conventional Terminals	1. Proposed Reformation of Operators. 5 to 10 berths for each terminal operator centering on terminal operators and/or stevedoring with good performance. 2. Management and operation of the conventional terminal to be conducted by several operators and to adopt a measure promoting some competition among these units.	Committee	2006-2012	The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003, proposed to implement this subjects as urgent restoration program of improving port operation and services.	IPC-2	CMEA
9.	Strong Leadership in the Berth Planning and Management by IPC 2	1 Take strong leadership in berth planning and management. (1)The priority of berth use to be given to the ship line company /agents with conditions of slight higher wharf tariff,	Committee	2006-2012	The Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003, proposed this actions as urgent restoration program of improving trade facilitation through the port service. This	IPC-2	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
		(2) Any stevedoring company can work at the any wharf of berthing ship for cargo handling operation, (3) Optimum use of vacant berth facility and improve the berth occupancy ratio (BOR) of the Port.			suggestion is under consideration to be implemented by IPC-2.		
10	Monitoring Operational Performance of Terminals	Introduce clearer performance indicators and target to be incorporated in the concession agreement.	Committee, Draft Indexes	2006-	The JICA Study in 2003 recommended this as urgent improvement program. The performance index of each container terminal of JICT 1 and 2, Koja, Segoro and MTI shall be established. IPC 2 shall monitor such target index and supervise operators to comply and rectify the complaints from the users. In case the performance is found not fulfilling the target IPC shall introduce some penalty.	IPC-2, MOSWC	CMEA
11.	Achievement of Efficient Customs Clearance	Integrate existing three custom offices inside the port at one location in order to achieve a single window procedure, and the efficient customs clearance procedure in accordance with international standards.	Project Implement	2006-2008	The JICA Study in 2003 recommend this arrangement as urgent rehabilitation project. The project was planned to be implemented by IPC-2, DGCE, private sectors.	DGCE, MOF	CMEA
12	Improvement of	1 The process of duplicating same	Study, Draft	2006-	The Study for Development of Greater	IPC-2,	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
	Utilization of Existing EDI System	<p>documents for distribution and circulation from one to the other agencies to be rationalized,</p> <p>2 Improve the utilization of available EDI system in IPC 2</p> <p>3 Proposed following actions to reduces the charges of use of EDI system for custom clearance.</p> <p>(1) To integrate the existing EDI system with close coordination and cooperation of customs office</p> <p>(2) To utilize an EDI service provider as a means of getting information on port activities to analyze berth performance and setting up the information unit together with the development of effective database system</p> <p>(3) To develop appropriate statistical system and to establish the integrated database system.</p> <p>(4) To enhance the capability of planning as well as port performance evaluation utilizing the above database system</p>	regulations for use of EDI		<p>Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003, proposed this subject as parts of improvement of trade facilities.</p> <p>The project was planned to be implemented by IPC-2 and private sectors.</p>		

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
13	Enhancement of Port Security	<p>1 The port security level to be set by the DGSC and MOC at the security level 3 according to the ISPS international standard code.</p> <p>2 The port must comply to have the necessary equipment and facilities at all berths and port areas together with the following arrangement.</p> <p>(1) To set up a security committee composed of related organizations in order to prevent such incident as pilferage in the port.</p> <p>(2) To introduce sufficient hardware for port security such as fence and CCTV, and to be monitored from a central office of the Port, together with a constant surveillance system in actual site.</p>	Draft Law	2006-	<p>The government of Indonesia, is one of 43 countries which has ratified on July 1, 2004 the International Ship & Port Facility Security code (ISPS code) as amended to the existing provisions of the International Convention for Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74) according to the FAL Convention (The Conventions on Facilitation of Maritime Traffic) to enhance maritime security.</p> <p>The approved number of Port Facilities Security Plans (PFSP) were 6 ports with 25 port facilities from Indonesia as of July 23, 2004 including Tanjung Priok port with 7 facilities/terminals..</p>	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA, MOC
		<p>3. The following facilities to be provided at the Tanjung Priok port as the International Hub port to comply the ISPS code</p> <p>(1) X ray checking containers,</p>	Project Implement	2006-	DGSC, Directorate of Guard and Rescue is responsible of implementation of ISPS code. It is planned that 60% of 141 ports in Indonesia will be provided with security facilities.	DGSC, IPC-2	CMEA, MOC

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
		(2) GPS, (3) CCTV to be installed at gates, cargo yards, port control center and wharf areas to monitor the cargo including container traffic movement. (4) The security plan of the terminal operators to be prepared by the respective terminal operator and submitted to the DGSC, through IPC 2.			By July 1, 2004 DGSC have issued the tentative Statement of Comply to ISPS code of PFSA for 5 months only to the port offices which submitted the application of compliance of 115 facilities including 6 public ports.		
14	Ship Safety	1 Introduce Atomic Identification System (AIS), by using VHF in order to adopt an automatic positioning detecting system	Project Implement	2006-	DGSC assigned to the Directorate of Sea Traffic and Sea Transportation as responsible of implementing ISPS code of the ship safety facility. The necessary study has completed in 2002 by JICA TA.	DGSC, IPC-2	CMEA, MOC
15	Activating Promotion of Port	1 Regular meetings to be held with related parties/users such as shipping companies, shippers and consignees to exchange necessary information and viewpoints, to obtain precise information on the shipping market, and to grasp the needs of users. 2 To clarify the sales points of the port and to reinforce port sales promotion	Study, Project	2006-	This subject was recommendations among the others by the JICA Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports in 2003 for improvement of management of port operation and services. Active action plans for the port sales to neighbor countries and port user's countries shall be prepared by IPC 2 management	IPC-2	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
		<p>activity to potential users.</p> <p>3 Continue to develop port infrastructure by coordinating with regional development plans, especially economic zone and Inland Container Depot (ICD) between the Tanjung Priok port and the industrial complex located in the east Jakarta area and to provide smooth custom clearance in the ICD area.</p>			board.		
16	MO-8, Establishment of Effective Training System	<p>1 To provide good training system for port workers/gangs for improvement of cargo handling efficiency and proper planning of containers in the yard and ships for loading/unloading thereof</p> <p>2 To activate port related organization by introducing such system as Quality Control (QC) circle</p> <p>3 To enhance the function of the Port Training Center (PTC)</p>	Committee	2005-2010	<p>(1) The lower productivity and cargo handling efficiency are rooted by lack of proper staff training of terminals. The training curriculum should be reviewed.</p> <p>(2) The more important subject is adopting an effective screening process for qualified laborers.</p> <p>(3) It is proposed that a dedicated in-house committee be formed to decide the optimum manning scale.</p>	IPC-2, Terminal Operators	CMEA
17	Improvement Measures for Management and Operation	<p>1 Container terminal Price to be set in a competitive manner according to the operational skill and cost.</p> <p>2 The three terminals to be linked</p>	Committee	2005-	It is anticipated that the international trade of container will exceed the capacity of the port by the present arrangement of infrastructural port	MOC, DGSC, MOSOC, IPC-2	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
		systematically among them as to information and data interchange for the operation and for customs clearance. Proposed following actions to improve management and operation of container terminals.			facilities. It is essential to improve the port operational and management system by adopting efficient cargo movement. The action plans was proposed based on the JICA Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports in 2003. It was reported that OB system was abandoned by JICT/Custom offices in 2004		
		(1) The terminal gates of JICT 1 and Koja to be integrated, the access road between the terminal gate and the overhead access highway to be developed,		2005-		IPC-2, JICT	CMEA
		(2) The regular maintenance and repairs of container handling equipments to be conducted and necessary spare parts for repairs to be stocked to minimize the idle time of cargo handling operation and ship berthing time.		2005-		JICT	CMEA
		(3) The regular training and update the technical skill of technicians of equipment and container planners to be conducted for maintaining the standardized global services qualities.		2005-		IPC2, JICT	CMEA
		(4) The OB system of containers from		2005-		DGCE, JICT	CMEA

No	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
		the yard to transfer to the other yard for temporary shifting to be stopped, and The open area between the JICT1 and Koja terminal to be expanded for container yards.					

4.3 空港制度・施設の改善計画

貿易促進を阻害する要因の分析に基づいて、調査団は、スカルノ・ハッタ国際空港における制度・施設改善のための改善計画を次に提案する。

1 輸入貨物荷捌場の改善

既存の輸入貨物荷捌場は、ULD貨物を効率的に、スムーズに、かつ安全に解体して貨物の到着確認をするためのスペースが充分ではない。また現状では、ULD貨物の解体スペースが不足しているだけでなく、輸入保税上屋全体のスペースが不足しているため、多くのULD貨物が一時的に保税上屋施設外に保留されることとなり、この事態が特に雨期においては、貨物の濡損発生の主原因となっている。

(1) 短期の改善施策

既存の輸入貨物荷捌場不足を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 輸入貨物をより効率的に保管するためには、“移動式ラック”あるいはより適切な高層ラックを設置することにより、上屋スペースの立体的有効活用が必要である。
- 2) PT. Garuda およびPT. JAS がより多くの輸入貨物を効率的に、迅速に、且つ安全に取扱い出来るようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張・改修を図り、ULD単位による輸入貨物の引渡し促進が必要である。
- 3) “長期蔵置輸入貨物”の保管量を最小限にするためには、運送約款およびその他の法律や規則に則り、当該貨物の効率的な管理および適切な取扱いが必要である。

2 輸入トラック・ドック・プラットフォームの改善

既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームのスペース（奥行：4m）は、非常に狭く、輸入貨物取扱いのピーク時間帯でなくとも、輸入貨物をトラックに積込む際、フォーク・リフトが前後に動いたり、あるいは回転したりする等の移動に困難を来している。しかもピーク時間帯になると、トラック・ドック・プラットフォームは引渡し輸入貨物で非常に混雑して、人間（＝荷受人または通関業者またはトラック業者）がトラック・ドック・プラットフォームを通り抜けるスペースもなくなる。また必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備するスペースもなくなる。そのため、引渡し貨物をトラックへ積込む際、その荷役作業の殆どは、フォーク・リフトではなく顧客（＝荷受人または通関業者またはトラック業者）のマンパワーに依存して行われているのが実状である。

さらに、既存のトラック・ドックの構造様式はかなり旧式であるため、トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整することができない。また既存のトラック・ドック・プラットフォーム（中型車用）は、小型または大型トラック、特に他のアジア主要国において使用されているウイング・タイプの大型トラックを考慮に入れて設計されていない。

これらのトラック・ドック問題は、ULD単位による輸入貨物の引渡し促進および輸入貨物引取りのために待機するトラックの駐車場ならびにトラック・ドックの混雑緩和をする上で深刻な阻害要因となっている。それだけではなく、このトラック・ドック問題は、フォーク・リフト等の副次的な荷役器材不足問題を引き起こしている。

（１）短期の改善施策

既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの改善を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備できるようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張が必要である。
- 2) トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整出来るようにするためには、レベレーターを設置するか、特にウイング・タイプの大型トラックに対応できるようにするためには、トラック・ドック・プラットフォームの構造様式を変更することによりトラック・ドック・プラットフォームの改修が必要である。
- 3) トラック・ドックの慢性的な混雑を緩和するために、またPT. GarudaおよびPT. JASがより多くの輸入貨物を効率的に、迅速に、かつ安全に取扱いすることができるようにするためには、空港外のフォワーダー保税上屋の機能を強化し、空港内の保税上屋で可能な限りULD単位による輸入貨物の引渡し促進が必要である。

3 荷役器材不足の改善

トラックへの貨物積込みあるいは取卸し等の通常の貨物取扱においては、フォーク・リフトが使用されるが、スカルノ・ハッタ国際空港では、そのような荷役作業のほとんどがフォーク・リフトの代りに顧客のマンプワーに依存して行われている。前述のとおり、既存のトラック・ドック・プラットフォームには十分なスペースがないため、必要数のフォーク・リフトを配備することが出来なくなり、この事態が副次的な荷役器材の不足問題を引き起こしている。

（１）短期の改善施策

荷役器材不足の改善を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 必要数のフォーク・リフトを必要な時に弾力的に配備できるようにするためには、既存の輸入トラック・ドック・プラットフォームの拡張が必要である。
- 2) また、トラック・ドック・プラットフォームの高さをトラックの荷台の高さに応じて調整出来るようにするためには、レベレーターを設置するか、特にウイング・タイプの大型トラックに対応できるようにするためには、トラック・ドック・プラットフォームの構造様式を変更することによりトラック・ドック・プラットフォームの改修が必要である。

4 航空貨物サービスの総合的品質管理の強化

この10年間に、ジャスト・イン・タイム（JIT）の概念は、世界の至る所で支配的になった。航空貨物輸送においては、信頼性、正確性、安全性、迅速性、そして適切なコストが正に重要な要素となっている。また、多くの企業、特に日系企業は、航空貨物サービスに関して高い品質基準を要求している。

しかしながら、貨物運送取扱事故に関して、特に雨期に発生する貨物の濡損に対しては多くの苦情が出されている。スカルノ・ハッタ国際空港における貨物濡損の主な原因は、人的要因であるというよりはむしろ保税上屋スペース全体の不足に起因している。既存の保税上屋施設状況においては、ULD貨物の解体スペースが不足しているだけでなく、輸入保税上屋全体のスペースが不足しているため、多くのULD貨物が一時的に保税上屋施設外に保留される事態が生じる。さらに、既存保税上屋の軒の長さは非常に短いため、特に雨期においてはULD貨物を濡損から防止することは不可能である。

また貨物の損傷の多くは、保税上屋作業者の手荒なかつ無頓着な取扱いにより電気および電子部品・製品等の精密機器に発生している。これは明らかに上屋作業者の基本的な職業倫理感の欠如に加えて安全・維持管理意識の欠如より引き起こされているものである。

さらに、輸出貨物の搬入チェック時およびULDへの貨物積付チェック時に、AWB番号、個数カウントおよび仕向地チェック等が適切に行われないケースが発生している。この事態が間違った仕向地へ貨物を誤送するという重大な貨物運送取扱事故を引き起こしている。

(1) 短期の改善施策

貨物の濡損、損傷、誤送等の貨物運送取扱事故を防止するために、次の対策を提案する。

- 1) 雨期に発生する貨物の濡損を防止するためには、新貨物ターミナル施設が完成するまでの緊急避難的対策として、既存保税上屋の軒を早期に伸長するか、またはエプロン・サイドの遊休地を活用して、天蓋付の保税シェルターを設置することが必要である。

- 2) 上屋作業者の手荒なかつ無頓着な取扱いにより引き起こされる貨物の損傷を防止するためには、上屋作業者に対する基本的な職業倫理に加えて安全・維持管理を取扱ったより効果的な社内教育・訓練計画の実施・強化が必要である。
- 3) 貨物の誤送等の貨物運送取扱事故を防止するためには、AWB番号毎に貨物と書類との対査確認を確実に行うことが不可欠である。上屋荷役作業の遂行に当たって記憶すべき最も重要なことは、“チェックで始まりチェックで終わる”ということである。しかし、これらの問題に対するより効果的な且つ実質的な解決方法は、“無線のバー・コード・システム”を導入することである。そうすることにより、AWB番号の誤認、データの転記・入力ミス等によって引き起こされる様々な貨物運送取扱事故および手作業によるデータの転記・入力等の二重作業を排除することが可能となる。
- 4) 貨物の濡損、損傷、誤送等の貨物運送取扱事故を削減するためには、航空貨物サービスの「総合的品質管理」の強化が必要である。

5 空港保税上屋内の照明設備の改善

既存の照明は不十分であるため、上屋作業者が保税上屋内で書類や貨物を効率的に取扱うことは困難である。その様な不十分な照明は、上屋作業環境を損ねるだけではなく、上屋作業者が貨物上のラベルのAWB番号や記号を誤認する高い可能性があり、輸出貨物のULDへの誤搭載等の重大な貨物運送取扱事故発生につながる恐れがある。また、不十分な照明は、保税上屋内における抜き荷を助長する要因にもなりかねない。

(1) 短期の改善施策

空港保税上屋内の照明を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 空港保税上屋内の作業環境を改善するためだけでなく、輸出貨物のULDへの誤搭載等の貨物運送取扱事故を防止するためおよび貨物の抜き荷発生の可能性につながる環境を排除するためには、保税上屋内の照明数を増やして明るくするか、または照明設備の変更・改善が必要である。
- 2) 可能な場合は、保税上屋の作業場所に日中の光を屋根の窓からを取り入れることにより、エネルギーコストを削減して作業環境を改善することができる。

6 駐車場の交通混雑の改善

輸入貨物引取りのために待機するトラックの駐車場は、輸入貨物取扱のピーク時間になると混雑がひどくなり、貨物車両がスムーズに動くことができないほどになる。

(1) 短期の改善施策

駐車場における交通混雑を緩和するためおよびトラックの流れを円滑にするために、次の対策を提案する。

- 1) 車両の交通混雑を緩和するためには車両交通の流れを双方通行から“一方通行”に変更し、また交通混雑状況によっては、駐車場へのトラックの入場台数を制限する必要がある。
- 2) トラックの流れを円滑にするためには、白線又は横線を引くことにより車両の通行車線を設置する必要がある。
- 3) 輸入貨物取扱いのピーク時間帯における車両の交通混雑を緩和するためには、既存の駐車場近くにある臨時駐車場スペースの有効活用が必要である。

7 「長期蔵置輸入貨物」の効率的な管理および適切な取扱い

スカルノ・ハッタ国際空港に到着後一ヶ月以上経過した輸入貨物は、「長期蔵置輸入貨物」として税関保税上屋へ移されることになっている。しかし税関保税上屋にはすでに多くの「長期蔵置輸入貨物」が保管されているため、さらにそのような貨物を税関保税上屋に収容するためのスペース確保は困難な状況にある。

そのような状況の結果、“Sleeping Cargo”と呼ばれているこれらの「長期蔵置輸入貨物」は、空港税関の直接指示および管理の下にPT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋に保管することを余儀なくされており、その保税上屋スペースの多くを占拠するに至っている。また、PT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋内に保管されている当該貨物の多くは、埃をかぶっている状況にある。そしてこれらの貨物は十分に管理および効率的に保管されていないため、必要以上のスペースを占有している状況にある。

空港税関の資料によれば、税関保税上屋に収容・保管されている「長期蔵置輸入貨物」の在庫量は2004年6月現在で2,698件、6,090個、137,310.38kgである。ただしこれらの数字には、空港税関の指示・管理の下にPT. GarudaおよびPT. JASの保税上屋に保管されている「長期蔵置輸入貨物」の在庫量は含まれていない。

税関保税上屋の「長期蔵置輸入貨物」は、保管場所による管理が適切に行われていないため、PT. GarudaあるいはPT. JASの保税上屋から税関保税上屋に一度移されてしまうと、特定の貨物を捜し出すことはほとんど不可能な状況にある。

(1) 短期の改善施策

「長期蔵置輸入貨物」の適切な取扱いおよび効率的な管理の強化を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 「長期蔵置輸入貨物」の効率的な管理の強化を図るためには、現在実施されている管理項目に加えて保管場所による管理が必要である。
- 2) 「長期蔵置輸入貨物」の保管量を最小限にするためには、運送約款、その他の法律や規則に則った適切な貨物取扱いの強化が必要である。

- 3) 「長期蔵置輸入貨物」の保管量を最小限にするためには、上記の二つの対策に加えて、より長い保管期間の貨物に対してはより高い保管料がかかるように検討・実施することも考えられる。

8 長時間を要する輸入貨物の引取促進

現在、顧客より「航空機の到着から貨物の引取りまでの時間が長くかかり過ぎる」という苦情が出ている。

輸出入所要時間調査結果によれば、レッド・チャンネル貨物の「輸入申告書（PIB）提出から輸入許可書（SPPB）発行まで」の平均合計所要時間が117時間であるのに対して、「レッド・チャンネルの通知から税関検査開始まで」の処理のためのみに平均所要時間67時間59分が費やされている。この部分の処理に最も長い時間が費やされていることから、この部分の処理に関し改善が必要であると考えられる。

一方、航空貨物フォワーダーおよび通関業者に対して行った質問票およびインタビューに基づく調査結果によると、税関貨物検査の実状に対し強い不満が表明されている。その理由としては、税関職員の不在または不足等の事情で税関担当者に連絡するのが困難でありかつ税関貨物検査立会いのための予約を取るのにあまりにも時間を要すること等の点が挙げられている。

（1）短期の改善施策

長時間を要する輸入貨物の引取り促進を図るために、次の対策を提案する。

- 1) 当番の税関職員は誰でもがどのケースに対しても公平に且つ効率的に対応出来るようにするためには税関職員のサービス品質の向上が必要である。
- 2) 税関貨物検査立会いの予約を取るために、荷受人または通関業者から税関担当者へ連絡するための余計な連絡時間をできる限り削減するためには、レッド・チャンネルを指定・通知する際、税関担当者名に加えて税関貨物検査日時等を荷受人または通関業者に通知することが必要である。
- 3) 税関貨物検査を円滑に行うためには、税関職員の現行勤務体制を見直し、必要数の税関職員を配置することが必要である。

9 輸入貨物の管理および保管システムの強化

現在、貨物の到着確認は、積荷目録（ハード・コピー）に基づいて上屋作業者が行っている。そして上屋作業者により積荷目録上に記入された貨物到着確認データは、事後、事務所で手作業によりコンピューター入力されている。しかし現在のデータ処理方法は、多くの時間を要するだけでなくAWB番号の二重入力作業を招き、かつAWB番号および貨物到着確認、保管場所等のデータ誤入力の高い可能性を秘めている。さらにこれらのデータ誤入力は、重大な貨物運送取扱事故、すなわち輸入貨物の誤引渡しおよび引渡遅延等にもつながる。

(1) 短期の改善施策

輸入貨物の管理および保管システムを強化するためには、“無線のバー・コード・システム”の導入が大いに推奨される。貨物の到着確認、一時蔵置、引渡し等のデータ処理は、是非ともコンピューター化が必要となる重要な領域である。そしてコンピューター化は、メイン・コンピュータとオンラインで接続することを意図してローカル・コンピューター・システムとして導入することを推奨する。このコンピューター化により次のとおり大きな効果が期待出来る。

- 1) データの転記・入力ミスにより引き起こされる貨物の誤引渡しおよび引渡し遅延等の様々な貨物運送取扱事故の防止
- 2) 手作業によるデータの転記・入力の二重作業の排除
- 3) 貨物の到着確認、蔵置場所および引渡しデータ等の迅速且つ正確な処理
- 4) 保税上屋内における貨物の正確、迅速且つ効率的な管理および保管

10 フォワーダーの空港外保税上屋機能の強化

2001年6月から航空貨物フォワーダーは空港外に自社の保税上屋を持つことが許可されている。

輸入貨物の保税運送、すなわち PT. Garuda もしくは PT. JAS の空港内の保税上屋からフォワーダーの空港外保税上屋への保税運送に関しては、空港内の保税上屋で一旦 ULD 貨物を解体した後、BULK 貨物のみ許可されているが、ULD 貨物の保税運送については許可されていない。

一方、輸出貨物の保税運送、すなわちフォワーダーの空港外保税上屋から PT. Garuda もしくは PT. JAS の空港内保税上屋への保税運送については、すべての輸出貨物 (ULD, BULK) に関して認められていない。つまり、すべての輸出貨物は、一旦空港内の保税上屋へ BULK 搬入され、ULD への貨物積付けは空港内の保税上屋で PT. Garuda もしくは PT. JAS のみによって実施されることになっている。

本来、空港内の保税上屋機能とフォワーダーの空港外保税上屋機能とは異なっている。前者の主たる機能は、空港で輸入の ULD 貨物を解体せずに出来る限り速やかに多くの貨物を ULD 単位で引渡すことである。後者の主たる機能は、空港で出来る限り速やかに輸入貨物を ULD 単位で引取り、フォワーダーの空港外自社保税上屋へ保税運送で移送し、荷受人それぞれの要望あるいは状況に合わせて、フォワーダーの保税上屋で通関手続を行うことである。

(1) 短期の改善施策

フォワーダーの空港外保税上屋機能を強化するためには、次の対策を提案する。

- 1) PT Garuda および PT. JAS の保税上屋施設の現状および将来の航空貨物需要の増加に鑑み、空港内の保税上屋と空港外のフォワーダー保税上屋間の ULD 単

位による輸出入貨物の保税運送は不可欠である。そうするためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が必要である。これらの制度的な問題を検討し改善することは、既存の施設の効率性を向上させ、既存分野へより多くの民間セクターを参入させ、インドネシアにおける貿易および外国からの投資促進につながる。

- 2) 輸出貨物に関しては、少なくとも「大口貨物」については、フォワーダーの自社保税上屋でULDへの貨物積付けが出来るように改善することが必要である。そのためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が不可欠である。そうすることは、さらにPT. GarudaおよびPT. JASがより多くの輸出入貨物を迅速に、効率的に、かつ安全に取扱うことを可能にすることにつながる。
- 3) 空港内保税上屋においては、ULD単位による輸入貨物の引渡しおよび輸出貨物の受託促進を図ることが必要である。そうするためには、これらの制度的な問題の早期解決と改善が不可欠である。同時に、空港内保税上屋のトラック・ドック施設の拡張・改修も必要である。

1.1 日本とインドネシア間のシンガポール、バンコクおよびクアラ・ルンプール経由の貨物輸送状況の改善

現在、日本とインドネシア間においては、多くの貨物が第3国経由で運ばれている。

その第一の理由は、日本とインドネシア間には直行の貨物専用便の定期運航サービスがなく、十分な航空貨物輸送容量（供給量）がないことである。

第二の理由は、貿易に関する制度や手続きに関してまだ多くの規制問題、措置、制約等がインドネシアには存在していることである。

マレーシアにおいては、例えば、「ユーザー・フレンドリー」の概念（“Concept of User-Friendly”）、“フリー・コマーシャル・ゾーン”（“Free Commercial Zone”）等が、特に貿易関係制度・手続きの分野で既に広まっている。この観点からマレーシアは一つのモデル国であり、インドネシアが現在直面している貿易に関する制度や手続き上の様々な問題をすでに克服している。

残念ながら、スカルノ・ハッタ国際空港における現在の貨物ターミナルの規模や取扱能力は、インドネシアと密接な関係のある第3国として貿易環境調査を実施したマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港やタイのバンコク国際空港に比べて、多くの点で劣っているのが実状である。

(1) 短期の改善施策

この状況を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 外国からインドネシアへの投資環境を改善するためには、多くの官僚形式主義を備えた官僚制度を徹底的に改革し、透明性を高め、“魅力ある国”になることが必要である。
- 2) インドネシア政府にとって最も重要なことは、タイのバンコク国際空港やマレーシアのクアラ・ Lumpur 国際空港などの東南アジア近隣諸国を含む諸外国の貨物ターミナルの実状を出来る限り多く見て参考にすることである。そして民間部門からの意見・コメントを出来る限り広範囲に聴取し、航空機が到着してから荷受人に貨物を引き渡すまで、そして荷送人から貨物を受託して航空機が出発するまでの航空貨物サービス全体の「総合物流システム」の改善が必要である。
- 3) 現在、PT. Angkasa Pura IIは、保税区域にエア・カーゴ・トランスシッピングメント・ヴィレジを作る計画を持っている。スカルノ・ハッタ国際空港をハブの貨物ターミナルにするための構想の一環として、その区域内には事務所、輸出入蔵置場、それに航空貨物アイテムを生産するソフト産業などの計画が含まれている。それゆえ、貿易および投資の円滑化政策に関わる未解決の問題は、上記エア・カーゴ・トランスシッピングメント・ヴィレジ計画を実現する過程で是非解決する必要がある。

1.2 安全・維持管理に対する意識の向上

ULD貨物がコンテナ・ドアを開いたままドーリーで運ばれているケースが発生している。この状況は、作業者の安全・維持管理に対する意識の欠如および非常に基本的な職業倫理感の欠如により引き起こされているものである。そのULD貨物の何れかが途中でドーリーに搭載されているULDの内部から落下した場合には非常に危険であり、貨物ダメージまたはその他の事故の発生につながりかねない。今後、航空貨物として運ばれる電気および電子部品・製品等の精密機器の取扱量は増えることが大いに予想されている。その意味で、この種の問題解決は非常に重要である。

(1) 短期の改善施策

ULD貨物がコンテナ・ドアを開いたままドーリーで運ばれるという様な状況を改善するためには、上屋作業者に対する非常に基本的な職業倫理に加えて安全・維持管理を取り扱ったより効果的な内部教育・訓練計画の実施と強化が必要である。

1.3 猫の保税上屋施設内への侵入防止

スカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナル保税上屋を訪問する度毎に、日中でも数匹の猫に出会う。この状況は他の国々においてはまずあり得ない。人間と貨物（食料品貨物等）に対する衛生と安全管理の観点から、この状況を放置することは出来ない。

(1) 短期の改善施策

保税上屋内において猫により引き起こされる貨物ダメージの発生の可能性を排除するためおよび衛生・安全管理の観点から人間や貨物（食料品貨物等）に対する問題を排除するために、猫の保税上屋施設内への侵入を防止するための適切な対策・措置が必要である。

1.4 空港セキュリティの強化

抜き荷現象は、インドネシアにおいては頻繁に発生している問題であり、PT. GarudaあるいはPT. JASの空港保税上屋内においても、特に高額商品に関して発生している。抜き荷は荷受人および通関業者にとって深刻な問題となっている。既存の空港保税上屋内で実施されている現在のセキュリティの対応策は充分ではないため、貨物ターミナルの内部者が抜き荷に関与していることになると、現状ではそれを防止しかつ検知することは非常に困難である。

また既存の貨物ターミナルの状況では、部外者が混雑している保税上屋施設内に容易に忍び込むことが出来、かつ貨物ターミナルのエプロン側にも容易に近づける可能性がある。2001年9月11日のニューヨークでの惨事、続く2002年のバリの爆弾事件が、セキュリティの重要性と常なる改善を我々に促している。それゆえ、貨物ターミナルを含めて空港全体としてのセキュリティ対策を改善するために、現在のセキュリティ対応策の見直し・強化が必要である。

(1) 短期の改善施策

この状況を改善するために、次の対策を提案する。

- 1) 抜き荷問題を解決するためには、保税上屋施設内での人やものの動きを監視・記録し、かつ状況により後で追跡することの出来る監視カメラを保税上屋施設内に必要数設置・改善することが必要である。
- 2) 抜き荷発生の可能性につながる環境を排除するためにはPT. GarudaとPT. JASの既存保税上屋施設内の照明数を増やすか照明設備の変更・改善をする必要がある。
- 3) 貨物地区を含む空港全体のセキュリティを強化するためには保税上屋施設の内部に近づく人々に対する現行のセキュリティ・チェック制度の見直しをする必要がある。

1.5 新貨物ターミナルの建設

前述のとおり、既存の保税上屋施設は非常に狭く、また構造様式も旧式であるため、貨物を効率的に、スムーズに、かつ安全に取扱うことは困難である。既存のスカルノ・ハッタ国際空港の貨物ターミナル施設は、タイのバンコク国際空港およびマレーシアのクアラ・ルンプール国際空港の施設と比べても多くの点で劣っている。

既存の保税上屋施設の拡張と改修は不可欠であるが、これはあくまで新貨物ターミナルが建設されるまでの“緊急避難的な暫定措置”にすぎない。より最新式の機器・設備、およびよりユーザー・フレンドリーな上屋作業環境を備えた新貨物ターミナルの建設は、インドネシアのみならずアジアの航空貨物ハブとして、将来の航空貨物需要の増加に対処するためにも不可欠である。

(1) 中・長期の改善施策

新貨物ターミナル施設を設計・建設するに当たっては、以下について十分考慮する必要がある。

- 1) 新貨物ターミナルの施設計画に必要な情報やガイドラインを得るために、タイのバンコク国際空港やマレーシアのクアラ・ Lumpur 国際空港等のアジア近隣諸国を含む諸外国の貨物ターミナルを出来る限り多く見て参考にすることが必要である。
- 2) より最新式の機器・設備、およびよりユーザー・フレンドリーな上屋作業環境を備えると共に貨物ターミナル施設のランドサイド・エリアに貨物の流れ、運送駐車を妨げることなく、フリー・トレード・ゾーン施設ならびに代理店・フォワーダー施設、税関およびその他の事務所ブロック等の関連施設を備えた新貨物ターミナルの建設をするためには、民間セクターからの意見やコメントを可能な限り広範囲に聴取することが必要である。
- 3) 新貨物施設の規模を決定するに当たっては、ピーク時間帯の貨物動向、貨物専用便の発着動向および貨物・車両動線に加えてピーク時間帯の旅客動向および旅客便の発着動向を考慮することが必要である。
- 4) 新貨物ターミナル施設の建設に当たっては、最少の投資で最大の効果を得るためおよび将来の拡張を可能にするために、実施計画をフェーズ I (2005年-2009年)、フェーズ II (2010年-2015年) およびファイナル・フェーズ (2016年以降)の段階に分けて長期的展望に立って検討することが必要である。
- 5) 将来の航空貨物需要の増加に対処するためにおよびPT.GarudaおよびPT.JASの保税上屋施設の現状に鑑み、フェーズ I の全力による早期計画・実施が不可欠である。
- 6) これまでの投資部分を最大限に活用し、且つ今後の不要な投資を最小限に抑えるためにも、既存の用地および貨物ターミナル施設の効果的な再利用計画の立案は非常に重要である。

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]	
NO.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to May 2004	Executing Agencies	Oversight	
1	Improvement of the Import Cargo Handling Area	a. Effective utilization of three-dimensional warehouse space	* Setup of mobile-type racks or appropriate high-rise racks	Mar 2006	The existing import cargo handling area does not have enough space to break down ULD cargoes and also to perform arrival-cargo-check efficiently, smoothly, and safely. Under present conditions, there are many ULD cargoes to be held temporarily outside the bonded warehouse facility not only due to space shortage of ULD cargo breakdown area but also due to the space shortage of total import bonded warehouse, which constitutes the main cause of wet cargo damage, especially during the rainy season.	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA	
		b. Promotion of delivery of import cargoes by ULD	* Expansion and renovation of the existing import truck platform					D.G.C.E. PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS
		c. Effective control and proper handling of "long-term-storage import cargoes"	* Effective control of such cargoes by storage location in addition to present control items * Proper handling according to contract of carriage and other related laws and regulations					D.G.C.E. PT. Garuda PT. JAS
2	Improvement of the Import Truck Dock Platform	a. Deployment of a necessary number of forklifts	* Expansion of the import truck dock platform space	Mar 2006	The existing import truck dock platform space is too narrow for a forklift to move back and forth or turn around smoothly when loading of import cargoes onto the truck, even during non-peak time of import cargo handling. But when it comes to peak time, the truck dock platform becomes too crowded with released import cargoes and has no space for people (=consignees or their customs brokers or truckers) to pass through the truck dock platform and also	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA	
		b. To enable the truck dock platform to adjust to the height of truck beds	* Setup of levelators					
		c. To enable the truck dock platform to respond especially to the wing type large-size trucks	* Change of the structural style of the truck dock platform					

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight
		c. Promotion of delivery of import cargoes by ULD	* Enhancement of the function of forwarder's bonded warehouse outside the airport		there is no space to deploy a necessary number of forklifts flexibly as the need arises. Therefore, it is the real situation that most of the physical cargo handling work, such as loading of import cargoes onto the truck, is relied on the manpower of clients instead of forklifts. Furthermore, since the structural style of the existing truck dock is quite outdated, the height of the truck dock platform cannot be changed to the height of the truck bed. Moreover, the existing truck dock platform (for medium-size truck) has not been designed with the consideration of small-size or large-size truck, especially the wing type large-size trucks which are mainly in use in other major countries in Asia.	D.G.C.E. PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	
3	Improvement of the Shortage of Cargo Handling Equipment	a. Deployment of a necessary number of forklifts	* Expansion of the truck dock platform space	Mar 2006	In the normal cargo handling such as loading or unloading of cargoes onto or from the trucks, forklifts are used, but in Soekarno-Hatta International Airport, most of such physical cargo handling work is performed relying on the manpower of clients instead of forklifts. As already mentioned, the existing truck dock platform does not have enough space to deploy a necessary number of forklifts flexibly, which therefore causes a secondary shortage problem of cargo handling equipment.	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA
b. To enable the truck dock platform to adjust to the height of truck beds	* Setup of levelators						
c. To enable the truck dock platform to respond especially to the wing type large-size trucks	* Change of the structural style of the truck dock platform						

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight
4	Enhancement of Total Quality Control of Air Cargo Services	a. Prevention of wet cargo damage	* Elongation of the eaves of the existing bonded warehouse	Mar 2006	Many complaints against cargo traffic handling irregularities have been raised, especially against wet cargo damage caused during the rainy season. Under the existing bonded warehouse situation, there are many ULD cargoes to be held temporarily outside the warehouse facility because of the shortage of ULD cargo break-down area and also lack of the total import bonded warehouse space. Moreover, since the lengths of the existing bonded warehouse eaves are too short, it is impossible to protect ULD cargoes from wet-damage, especially during the rainy season.	D.G.A.C. PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA
* Setup of a temporary bonded shelter with canopy	b. Prevention of broken cargo damage	* Implementation of more effective internal education and training programs dealing with safety and maintenance control in addition to the fundamental code of professional ethics of the warehouse workers	Much of the broken cargo damage occurs by rough and careless handling of warehouse workers especially concerning precision machinery such as electric and electronic parts / goods. This is obviously caused due to the lack of thinking toward the safety and maintenance control in addition to the fundamental code of professional ethics of warehouse workers.		PT. Garuda PT. JAS		
c. Prevention of cross-forwarding of cargoes	* Sure collation of cargoes and documents by each AWB number	There are cases where checks of AWB numbers, piece counts and destinations are not properly performed at the time of bond-in check and at the time of buildup of export cargoes onto ULDs, which causes a serious cargo traffic handling irregularity such as cross-forwarding of cargoes to wrong destinations.	PT. Garuda PT. JAS				
* Introduction of a "wireless bar code system"							

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight
		e. Elimination of cargo traffic handling irregularities	* Enhancement of the "total quality control" of air cargo services		For the past 10 years, the concept of Just-In-Time (JIT) has become dominant throughout the world. In air cargo transportation, reliability, accuracy, safety, swiftness, and at an appropriate cost are very important factors. Many enterprises, especially Japanese-affiliated companies require a high-quality standard of air cargo services.	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	
5	Improvement of Lighting Setup in the Airport Bonded Warehouses	a. Improvement of the work environment in the airport bonded warehouse b. Prevention of cargo traffic handling irregularities such as loading error of export cargoes onto ULD, etc c. Elimination of an environment leading to the possibility of occurrence of pilferage cases	* Increment of the number of lighting * Change of the lighting system * Where possible, the access of work areas in the bonded warehouse to daylight through windows in the roof	Mar 2006	The existing lighting is too poor for warehouse workers to perform document and cargo handling effectively in the bonded warehouse. Such inadequate lighting not only worsens the warehouse work environment but also has a high possibility of misidentifying AWB number of labels or marks on cargo, which, as the result, may lead to the occurrence of a serious cargo traffic handling irregularities such as loading error of export cargoes onto ULD, etc. Also such inadequate lighting may become a factor which promotes the occurrence of suspicious pilferage in the bonded warehouse.	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA
6	Improvement of Traffic Congestion in the Parking Lot	a. Improvement of traffic congestion b. Securement of smooth flow of trucks	* Change of the flow of vehicular traffic from both way to "one-way" traffic * Control of the entrance number of trucks into the parking lot	Mar 2006	The parking lot for trucks waiting for pick-up of released import cargoes becomes too crowded when it comes to peak time of import cargo handling, which makes it difficult for cargo vehicles to move smoothly.	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
NO.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to May 2004	Executing Agencies	Oversight Agencies
			<p>* Establishment of a passing lane for vehicles by drawing white or yellow lines</p> <p>* Utiliation of the temporary parking lot space near the existing parking lot during peak time of import cargo handling</p>				
7	Effective Control and Proper Handling of "Long-Term-Storage Import Cargoes"	<p>a. Enhancement of the control of "long-term-storage import cargoes"</p> <p>b. Minimization of the storage volume of "long-term-storage import cargoes"</p>	<p>* Effective control of such cargoes by storage location in addition to present control items</p> <p>* Proper handling according to contract of carriage and other related laws and regulations</p> <p>* By establishing higher storage charges for cargo of lengthy storage period</p>	Mar 2006	<p>Import cargoes which elapsed one month or more after the arrival at Soekarno-Hatta International Airport are to be transferred as "long-term-storage import cargoes" from the bonded warehouses of PT. Garuda and PT. JAS to the Customs Bonded Warehouse. But it is in a difficult situation to find more space to accommodate such cargoes in the Customs Bonded Warehouse, since many "long-term-storage import cargoes" have already been stored in the Customs Bonded Warehouse.</p> <p>As a result of such a situation, these "long-term-storage import cargoes" are obliged to be stored in the bonded warehouses of PT. Garuda and PT. JAS under the direct instruction and supervision of the airport customs and they have come to occupy too much space in the bonded warehouse. Moreover, many of such cargoes stored in the bonded warehouses of PT. Garuda and PT. JAS have been gathering dust,</p>	D.G.C.E.	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight Agencies
					because they have not been controlled sufficiently and stored effectively. The field survey found out that the "long-term-storage import cargoes" in the Customs bonded Warehouse have not been controlled by storage location. Therefore, it is almost impossible to look for a specific cargo once these cargoes are transferred to the Customs Bonded Warehouse from the bonded warehouse of PT. Garuda or PT. JAS.		
8	Facilitation of Release of Import Cargoes Requiring Longer Time	<p>a. Improvement in the quality of customs personnel's services</p> <p>b. Minimization of the extra contacting time from the side of the consignee or its customs broker to the customs officer in charge for making an appointment of customs cargo inspection</p> <p>c. Deployment of a necessary number of customs officers</p>	<p>* By enabling every customs personnel on duty to respond impartially and efficiently to every case</p> <p>* Notification of the time and date for the customs cargo inspection to the consignee or its customs broker at the time of designation of Red Channel in addition to the name of customs officer in charge</p> <p>* Review of the real situation of the present system of customs personnel's shift</p>	Mar 2006	At present, there are complaints from clients saying that the time from arrival of aircraft to release of goods takes too long. The results of the time measurement also show that the average time of 67 hours 59 minutes are used up only for the process interval between the notice of Red Channel and the start of customs cargo inspection as against the average total time of 117 hours for that between Submission of PIB and Issuance of SPPB. Furthermore, according to the hearings by way of questionnaires and interviews with airfreight forwarders and customs brokers, strong dissatisfactions were indicated toward the present situation of the customs inspection of cargoes, because it is very difficult to get in touch with customs officers in charge and takes too much time for making an appointment for the presence of customs inspection due to circumstances of the absence or shortage of customs officers.	D.G.C.E.	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight Agencies
9	Enhancement of Import Cargo Control and Storage System	<p>a. Prevention of cargo traffic handling irregularities such as delivery errors, delivery delays of import cargoes, etc.</p> <p>b. Elimination of duplication in manual posting /input work of data</p> <p>c. Speedy and accurate processing of data, such as arrival checks, storage locations, deliveries of import cargoes, etc.</p> <p>d. Speedy and effective control and storage of import cargoes in the bonded warehouse</p>	* Introduction of a "wireless bar code system"	Mar 2006	At present, cargo arrival checks are performed by warehouse workers based on the hard copies of cargo manifests. And the arrival-check-data entered on the cargo manifest by warehouse workers is fed into computers manually in the office later. But these data processing methods not only take a lot of time but also cause a duplication of manual input work of Air Waybill numbers, and also hide a high possibility of data-input errors of Air Waybill numbers, arrival checks and storage locations of import cargoes, etc. Furthermore, these kinds of data-input errors will lead to serious cargo handling traffic irregularities such as delivery errors and delivery delays of import cargoes, etc.	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA
10	Enhancement of the Function of Forwarder's Bonded Warehouse outside the Airport	<p>a. The bonded transportation of export and import cargoes by ULD between the bonded warehouse in the airport and the forwarder's bonded warehouse outside the airport</p> <p>b. Buildup of export cargoes onto ULDs, at least concerning "lot cargoes," at the forwarder's bonded warehouse outside the airport</p> <p>c. Promotion of the acceptance of export cargoes and the delivery of import cargoes by ULD at the bonded warehouse in the airport</p>	<p>* Solution and improvement of institutional problems</p> <p>* Solution and improvement of institutional problems</p>	Mar 2006	<p>Since June 2001, airfreight forwarders have been permitted to have their own bonded warehouse outside the airport. Regarding the bonded transportation of import cargoes, that is, the bonded transportation from the bonded warehouse of PT. Garuda or PT. JAS in the airport to the forwarder's bonded warehouse outside the airport is permitted only for BULK cargoes after breakdown of import ULD cargoes at the bonded warehouse in the airport, but the bonded transportation of ULD cargoes is not permitted.</p> <p>While, in respect to the bonded transportation of export cargoes, that is, the bonded transportation from the forwarder's bonded ware-</p>	D.G.C.E. PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight Agencies
			* Expansion and renovation of truck dock facilities of the bonded warehouse in the airport		house outside the airport to the bonded warehouse in the airport is not permitted for all export cargoes (BULK/ULD cargoes). In other words, all export cargoes must be brought into the bonded warehouses in the airport and the buildup of export cargoes onto ULDs is to be carried out in the bonded warehouse in the airport only by PT. Garuda or PT. JAS. Originally, the function of the bonded warehouse in the airport and that of the forwarder's bonded warehouse outside the airport are different. The main function of the former is to deliver more cargoes as swiftly as possible by ULD without breaking down the import ULD cargoes in the airport. The main function of the latter is to pick up ULD cargoes in the airport as quickly as possible and transport the ULD cargoes in bond to their own bonded warehouse outside the airport and import customs clearance should be made at the forwarder's bonded warehouse in compliance with the request of the respective consignee, as the case may be.		
11	Improvement of the Situation of Transporting Cargoes between Japan and Indonesia via Singapore, Bangkok and Kuala Lumpur	a. Improvement of the investment environment from foreign countries to Indonesia	* Drastic reform of the bureaucracy with much red tape * Improvement of transparency * Becoming "an attractive country"	Mar 2006	At present, a lot of cargoes between Japan and Indonesia are carried via third countries The first reason is due to the fact that the capacity (supply) of air cargo transportation between Japan and Indonesia is not enough, because there is no direct freighter service between Japan and Indonesia. The second reason is that many regulatory problems, actions and restrictions	D.G.C.E. PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

NO.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Progress up to May 2004	[F] Executing Agencies	[G] Oversight
		b. Improvement of the "total physical distribution system" which covers all of the air cargo services from the arrival of aircraft to the delivery of import cargoes to consignees and from the acceptance of cargoes from shippers to the departure of aircraft	Observing as many real situations of cargo terminal facilities in foreign countries as possible including the neighboring countries of South East Asia such as Malaysia and Thailand * Listening to the opinions and comments from the private sector as broadly as possible		in respect to trade related systems and procedures still exist in Indonesia. In Malaysia, for example, the "Concept of User-Friendly," "Free Commercial Zone" etc, have already disseminated, especially in the field of trade related systems and procedures. Regrettably, the scale and cargo handling capacity of the present air cargo terminal in Soekarno-Hatta International Airport is poor in many respects compared with those of Kuala Lumpur International Airport in Malaysia and Bangkok International Airport in Thailand, where we conducted trade environment investigation as the close-related third countries of Indonesia.		
		c. Creation of Soekarno-Hatta International as a hub cargo terminal in Aisa	* Solution of the unsolved problems related with trade and investment facilitation policies during the course of realization of the Air Cargo Transshipment Village concept				
12	Improvement of Mind toward Safety and Maintenance Control	Improvement of the situation where ULD cargoes with container's door open are carried by dollies	* Implementation of more effective internal education and training programs dealing with safety and maintenance control in addition to the very fundamental code of professional ethics of the warehouse workers.	Mar 2006	There are cases where ULD cargoes with container's door open are carried by dollies. This situation is caused due to a lack of thinking toward safety and maintenance control and also a lack of fundamental code of professional ethics of the warehouse workers. In the event that any of the ULD cargoes being dropped on the way from inside of the ULD on the dollies, it is very dangerous and may lead to the occurrence of cargo damage or other accident. It is highly expected that the handling	PT. Garuda PT. JAS	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
NO.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to May 2004	Executing Agencies	Oversight Agencies
					of precision machinery such as electric and electronic parts and goods to be carried by air will increase from now on. In this sense, a solution to this kind of problem is very important.		
13	Prevention of Cats from Coming inside the Bonded Warehouse Facility	<p>a. Elimination of any possibility of leading to the occurrence of cargo damage caused by cats in the bonded warehouse</p> <p>b. Elimination of any problem against human and cargoes (food, etc.) from a sanitary and safety control point of view</p>	* Some proper countermeasures to prevent cats from coming inside the bonded warehouse facility in the airport	Mar 2006	<p>Every time when visiting the bonded warehouse of the cargo terminal in Soekarno-Hatta International Airport, several cats can be seen in the bonded warehouse facilities even during the daytime.</p> <p>This situation cannot exist in other countries.</p> <p>From a sanitary and safety control point of view against human and cargoes (food, etc.), this situation cannot be left as it is.</p>	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA
14	Enhancement of Airport Security	<p>a. Monitoring and recording of the movement of people and others in the bonded warehouse so as to be able to trace at a later date as the case may be</p> <p>b. Improvement of lighting in the airport bonded warehouses</p>	<p>* Installation of a necessary number of surveillance cameras</p> <p>* Increment of the number of lighting</p> <p>* Change of the lighting system</p>	Mar 2006	<p>Pilferage cases occur frequently in Indonesia, even in the airport bonded warehouses of PT. Garuda and PT. JAS, especially as to high-valued goods. Pilferage cases are a serious problem to the consignee and its customs broker. Present security countermeasures taken in the airport bonded warehouse are not sufficient. Under the present condition of the cargo terminal, it is very difficult to prevent and detect the pilferage cases, especially when it comes to the case of inside jobs.</p> <p>Inadequate lighting may become a factor which promotes the occurrence of pilferage.</p>	PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
NO.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to May 2004	Executing Agencies	Oversight Agencies
		c. Enhancement of airport security as a whole including the Cargo Terminal	* Review of the security check system against people who access the inside of the bonded warehouse facilities		Present security countermeasures taken in the existing airport bonded warehouse are not sufficient. Under the present cargo terminal condition, there is a possibility that outsiders can easily steal into the crowded warehouse and also access to the apron side of the cargo terminals.		
15	Construction of a New Cargo Terminal	a. Acquirement of information and guidelines necessary for new cargo terminal facility planning	Observing as many real situations of cargo terminal facilities in foreign countries as possible including the neighboring countries of South East Asia such as Malaysia and Thailand	Dec 2005	The existing bonded warehouse facility is already too narrow and the structural style of the warehouse is too outdated to handle international cargoes efficiently, smoothly and safely. The existing Cargo Terminal facility of Soekarno-Hatta International Airport is inferior in many respects compared to those of Bangkok International Airport in Thailand and Kuala Lumpur International Airport in Malaysia.	D.G.A.C. PT. A.P. II PT. Garuda PT. JAS	CMEA
		b. Construction of a new cargo terminal building facility with more userfriendly warehouse work environment and also with other related facilities, such as agents/forwarders facilities, customs offices and other office blocks, as well as free-trade zone facilities, etc., on landside areas of the cargo terminal complex, without impeding the cargo flow, traffic and parking	* Listening to the opinions and comments from the private sector as broadly as possible	Dec 2005	The expansion and renovation of the existing bonded warehouses are essential but these will be merely an emergency evacuation temporary countermeasure until a new cargo terminal is constructed. The construction of a new cargo terminal with more state-of-the-art equipment, facilities and more userfriendly warehouse work environment is essential in order to cope with the increase of future cargo demand as a hub cargo not only in Indonesia but also in Asia		
		c. Decision of the size of a new cargo terminal building facility	* Consideration of factors such as busy-hour passengers	Mar 2006			

4.3 Improvement Plan for Airport System and Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
NO.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to May 2004	Executing Agencies	Oversight Agencies
			and aircraft movements in addition to busy-hour cargoes and cargo aircraft movements and cargo and vehicle's flow lines				
		d. Construction of a new cargo terminal in consideration of acquiring the greatest effect with minimum investment and also allowing possibilities for future expansion	* Division of time frame into Phase One (2005-2009), Phase Two (2010-2015), and Final Phase (After 2016) and consideration of taking a long term view	Mar 2006			
		e. Coping with the increase of the future air cargo demand in view of the present situation of the bonded warehouse facilities of PT. Garuda and PT. JAS	* An early start full-fledged planning and implementation of Phase One	Mar 2006			
		f. Utilization of the old investment portion to the maximum extent and to minimize unnecessary future investment	* Formulation of effective reusable plan of the existing site and cargo terminal facilities	Dec 2009			

(Glossary)

CMEA	Coordinating Ministry for Economic Affairs
D.G.C.E.	Directorate General of Customs and Excise
D.G.A.C.	Directorate General of Air Communications
PT.A.P. II	PT. Angkasa Pura II
PIB	Pemberitahuan Impor Barang/Declaration of Importing Goods
SPPB	Surat Persetujuan Pengeluaran Barang/Goods Releasing Approval Letter.
ULD	Unit Load Device
AWB	Air Waybill

4.4 内陸輸送の改善行動計画

(1) 行動計画のための政策と整備計画

政策的には港湾地区での港湾へのアクセス道路の整備不足により惹き起こされる混雑の解消とその結果としてのスムーズな港湾運営確保の一助とする。ひいては、

港湾利用者(貿易関係者)に優良な道路ネットワークを整備することで貿易促進の一助とすることを目的とする。

整備計画としては短期的には、有料道路の新設(延伸)や容量補強(拡幅)、一般幹線道路の整備や交差点改良を行い道路ネットワークの容量アップを図り、

結果として、重交通と一般交通の分離策を講じるようにする。

長期的には、現在港湾地区に多く散在している保税倉庫、CFSなどの為のコンテナデポの一、二箇所への集積を図りより有効な運営を行えるようにする。(空港の場合は既に計画が実施段階にある。)

これらの整備にはかなりの資金をひつようとするので、有料道路公社(インドネシア PT Jasa Marga(Persero))、中央政府(公共事業省)、ジャカルタ市政府などの開発予算や公的開発援助(主としてJ B I Cや世銀)などを併用して実施していく。

実施母体は上記のように色々とある。実施期間は短期の整備計画を2010年までに、長期の整備計画は2015年までを目標とする。

(2) 改善行動計画

改善の為の行動計画としては2010年までの短期的行動計画として下記五点を考える。

- 1) Jakarta Outer Ring Road(JORR)の北伸としての Tg.Priok Access の有料道路としての建設。
- 2) J O R Rの全線の完成。
- 3) JORR,Jakarta 市内有料道路 (JIUT) ,その他放射有料道路 (JKT-Cikampek Tollway,Jagorawi Tollway,JKT-Merak Tollway など)を夫々均一料金体系として運営し、港湾からの大型車両がなるべく Tg.Priok Access 経由 JORR を利用するよう促進策を講じる。 結果として一般車両が一般幹線 JIUT を利用する際の混雑解消に役立つ。
- 4) 一般幹線道路 (Jl.Jampea, Jl.Cakung - Cilincing, Jl.Yos Sudarso, Jl.Enggano, Jl.Martadinata など)の改良整備を行う。 併せて、交差点改良整備を行う。

5) 空港関連としては需要増に併せての Cengkareng Access の拡幅を早期に実施する

2015 年までの長期的改善行動計画としては：

- **Marunda** 地区を初めとして東側に集積コンテナデポ地区を造成整備して港湾地区の機能分担を発展的に促進し、陸上輸送の利便性を増大させるとともに、通関業務の分散を図ることを目標とする。

**ACTION PLAN
INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT FOR LAND TRANSPORT**

No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
1.	<p>Policy: To reduce/ relieve the congestion on roads in the port area caused by lack of access roads to and from the port and to maintain resultantly the smooth port operation. Besides above, offering a good road network to port users (trade-related customers) results into the promotion of trade.</p>	<p>Construction of Tanjung Priok Access (a toll road) as an northern extension of Jakarta Outer Ring Road (JORR).</p>	<p>Tanjung Priok Access (as a part and northern extension of JORR)</p>	<p>Year 2010</p>	<p>The Indonesian Government has included the construction project of Tanjung Priok Access into the request for the economic assistance by Japanese Government. And in October 2004, the Minutes of Discussion between the JBIC Second Fact Finding Mission and the Indonesian Government was signed.</p>	<p>Ministry of Public Works/ PT. Jasa Marga (Persero)</p>	<p>Ministry of Public Works</p>
2.	<p>Development plan: As for the short-term plan, the plan shall be oriented to the increase in capacity of road network, through new construction or extension of toll road access, widening of toll road access and betterment of arterial roads and intersections. The increase in capacity could also be supported by separating heavy loaded and large vehicles from general light vehicles. There are so many container depots for bonded warehouses, CFS, etc. dispersed in the port district. Such a scattering also causes traffic jam and insufficient operation. So, as for the long term plan, these depots would be consolidated into one or two integrated depots with efficient operation. (In case of air cargo, it has already started to realize such consolidations.)</p>	<p>Completion of whole stretch of JORR.</p>	<p>Other not-completed or not-developed sections of JORR: (E1, E2, E3, W1, W2)</p>	<p>Year 2006 Year 2007</p>	<p>PT. Jasa Marga has been carrying out construction of the not-completed sections following the master schedule with priority and with their own funds such as toll revenue, bonds, IPO, etc. Section E1 and W2 have been under construction for sometime and sections E2 and E3 which connect to Tanjung Priok Access started their constructions in September 2004. Section W2 has several land acquisition problems, but other sections are smooth.</p>	<p>PT. Jasa Marga (Persero)</p>	<p>PT. Jasa Marga (Persero)</p>

No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
3.	Financial Plan: The development budgets of the toll road company (Indonesia Highway Corporation, PT. Jasa Marga (Persero), Central Government (Ministry of Public Works), and DKI Jakarta Provincial Government as well as the foreign official development aids (mainly by JBIC and World Bank) are to be applied for execution.	Operating with flat tariff system for JORR, Jakarta Intra Urban Tollway System (JIUT) and radial tollways crossing JORR (such as JKT – Cikampek Tollway, Jagorawi Tollway, JKT – Merak Tollway, etc.) to induce large and heavy loaded vehicles to utilize JORR via Tanjung Priok Access. This should give good effects/ impacts for general and light vehicles on arterial roads, JIUT to avoid congestion.	Operation with flat tariff systems for JORR and other related radial tollways	Year 2006	PT. Jasa Marga has tendered their request of approval for rate and flat tariff system to the Minister of Public Works.	PT. Jasa Marga (Persero)	Ministry of Public Works/ Ministry of State-owned Enterprises
4.	Execution: There are so many executing agencies, as above mentioned. The target years of execution are: by 2010 for short-term development plans and by 2015 for long term ones.	Improving arterial roads in port district such as Jl. Jampea, Jl. Cakung – Cilincing, Jl. Yos Sudarso, Jl. Enggano and Jl. Martadinata together with improvement of intersections.	Improvement of arterial roads and intersections (Jl. Jampea, Jl. Cacin, Jl. Yos Sudarso, Jl. Enggano, Jl. Martadinata)	Year 2010	Jl. Jampea, Jl. Cacin, Jl. Yos Sudarso and related intersections are scheduled to be improved during Tanjung Priok Access construction. Improvement of Jl. Enggano, Jl. Martadinata are planned by DKI Jakarta.	Ministry of Public Works/ DKI Jakarta	Ministry of Public Works/ DKI Jakarta
5.		As for air cargo, carrying out the widening of Cengkareng Access in an earlier stage to meet the increasing demand of airport related traffic.	Widening of Cengkareng Access	Year 2010	Regarding the widening of Cengkareng Access, PT. Jasa Marga is arranging fund as one of priority project.	PT. Jasa Marga (Persero)	PT. Jasa Marga (Persero)

No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Progress up to October 2004	Executing Agency	Oversight
6.		As for long-term plan, the development of consolidated and integrated container depots in eastern sides such as Marunda area, etc. in order to disperse positively the function of port district. This should increase the efficiency of land transport system.	Construction and starting of operation of consolidated and integrated container depots	Year 2015	Nothing specified.	Local Governments	Local Governments/ Ministry of Communications
7.			Widening of Throughway of JKT – Cikampek Tollway up to main interchanges for industrial complexes and improvement of access to interchanges.		Regarding JKT – Cikampek Tollway, the section between Bekasi – Cibitung is now underway for widening to six lanes. For the widening of the section between Cibitung – Cikarang, PT. Jasa Marga and Ministry of Public Works are arranging the required fund and may start construction as soon as possible (in 2005). In order to solve congestion at the interchange exist gate of Cikarang, they are considering the extension of flat tariff section to Cikarang.	PT. Jasa Marga (Persero)	PT. Jasa Marga (Persero)

PART 2

提言と行動計画

PART 2 提言と行動計画

1. 背景

現在、多くの分野で国際化の進展が目覚ましいが、経済の分野もまたこの例外ではない。SCM(Supply Chain Management), DCM(Demand Chain Management), 3PL(Third Party Logistics)などの活動は経済分野での国際化の進展を物語る好例と言える。

近年は殊に商業活動に加えて生産活動の国際化が進展しており、発展途上国の立場からは先進国の生産拠点を誘致して雇用の場を確保することが経済政策の中でも最重要課題の一つになっている。このような誘致競争に勝利を収めるための不可欠な条件の一つに貿易環境の改善という問題がある。

インドネシアでは2003年末まで続いたIMF管理下での経済改革の中で、貿易環境改善についてもWCOを始めとする多くの国際機関などの提案等を大胆に導入した世界最新版とでも言うべき改革をスタートさせており、貿易環境改善の大きな枠組については多くの新しい考え方が採り入れられていて、大変優れたものと言うことが出来る。但し、港湾や空港の現場における現実のプラクティスについては、残念ながら内外のユーザーからの不平不満の声が依然として多いし、今回調査団が実際に調査した結果から得られた指摘事項でも依然として数多くの問題が残されていることが判明している。

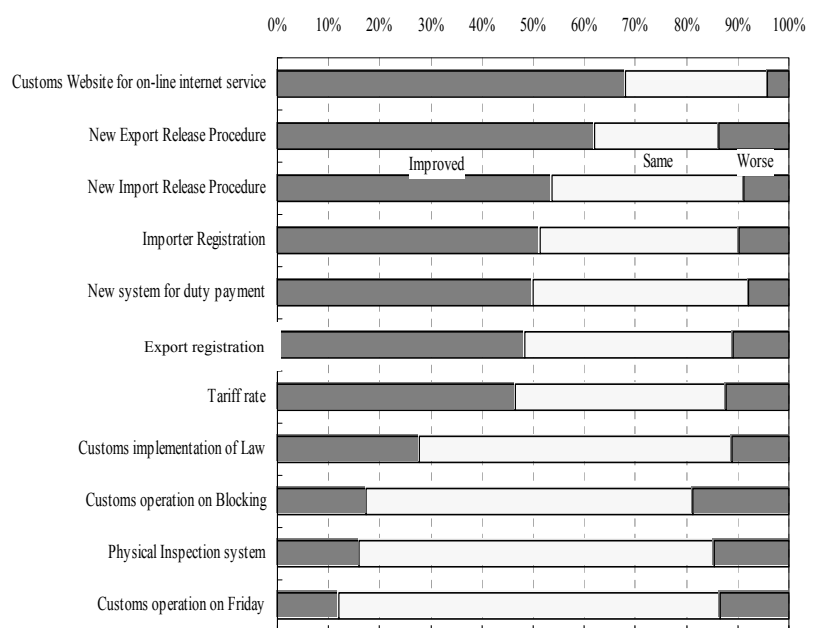
2. 調査結果の指摘事項

2.1 主要な指摘事項

2.1.1 税関改革の評価

FIG. E1 は質問票調査の結果の一つであって、最近の税関改革の評価を問うたものである。この図によれば、質問した11項目の内7項目について50%内外の回答から改善評価を得ていて、改革の成果がそれなりに上がっていることが分かる。しかし、「良くなった」という回答が70%近くに達している税関のウェブサイトを除くと、残りの10項目については10人のうちほぼ1人が「悪くなった」と評価していて、まだまだ問題が残されていると思われる。

FIG. E1 Evaluation of Recent Effort of the Customs

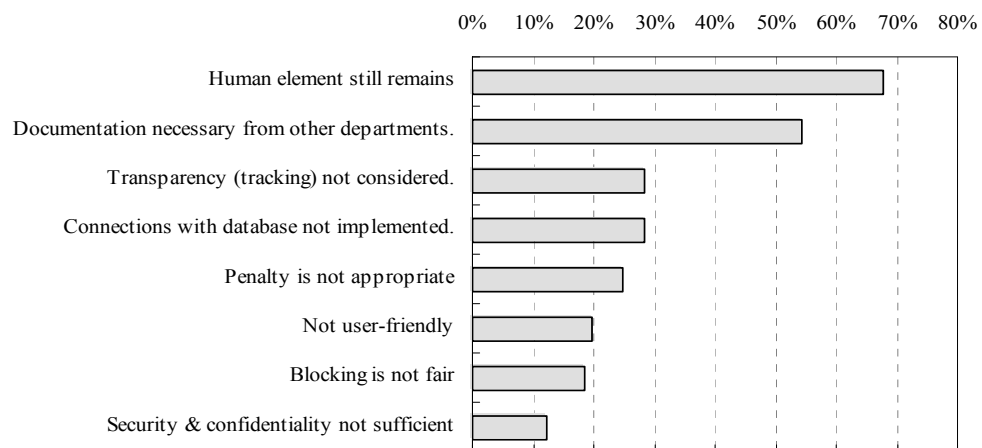


最近導入された税関 EDI については、**TABLE E1** に示されているように 90% 以上の回答がプラスの評価を下している。**FIG. E2** は個別項目についての調査結果である。まだ 50% 以上の回答がネガティブな項目も二つあり、ここでも問題は残されている。

TABLE E1 Evaluation of EDI

	No. of Respondents
Become Very good	8
Better	26
Better than before but not very much different	42
Worse	4
New Problems	5

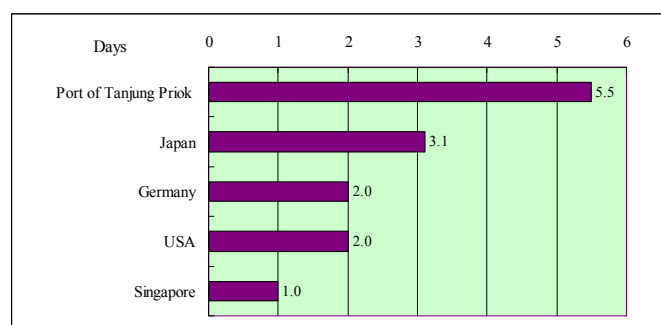
FIG. E2 Evaluation of Concept of EDI



2.1.2 リードタイム

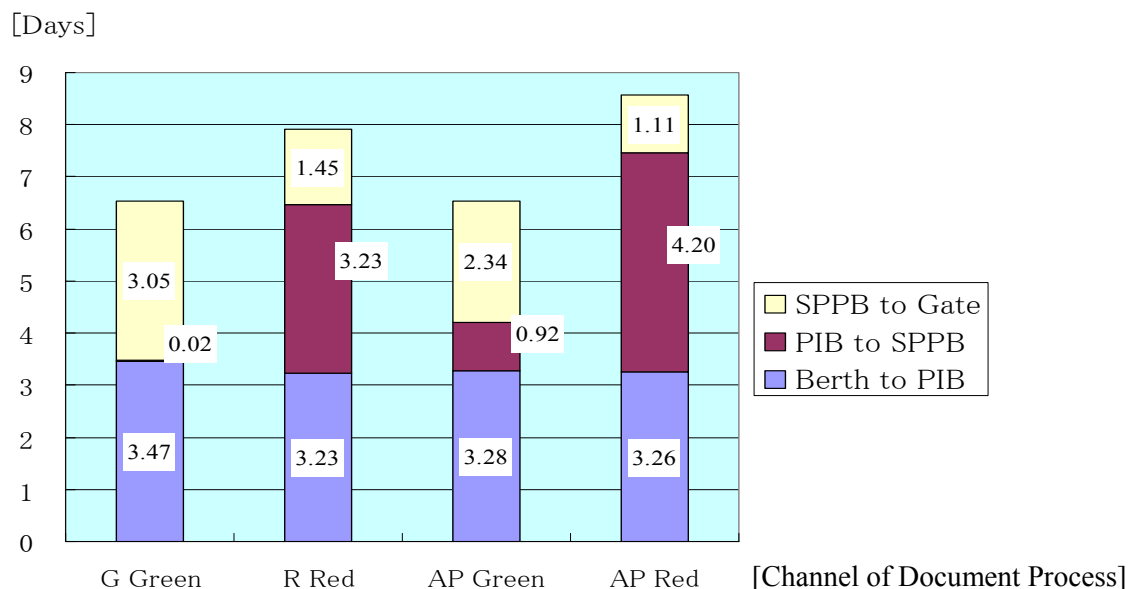
FIG. E3 は船が入港してから通関手続きが終わり荷物を引き取れる状態になるまでの所要時間（これをリードタイムという）の国際比較である。インドネシアの 5.5 日という数字は今回調査団が実際に時間測定をしたデータである。この図から分かるようにインドネシアのリードタイムは主要な先進国のおおよそ 2~3 倍、シンガポールと比べると実に 5.5 倍

FIG. E3 Comparison of Lead Time for Container Import



と言うことで、残念ながら国際的に見て大変長く、競争力は極めて低いと言わざるを得ない。時間測定調査からはこれとは別に大変興味深い結果が出ている。**FIG. E4** に示されているように、全ての所要時間が大別して三つの時間で構成されている事実である。一つは輸入申告までの時間、次いで税関による現物検査のための準備時間、最後が搬出許可から実際の搬出までの時間、の三つである。背後に何らかの不具合な事情があるものと思われる。

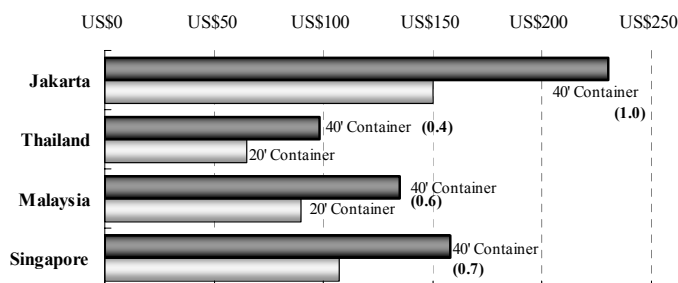
FIG. E4 Average required Days from Discharge at Berth to Gate Out (FCL Container)



2.1.3 ターミナルハンドリングチャージ (THC)

FIG. E5 は港湾におけるコンテナの取扱料金（荷主が船会社に払う料金で、これをターミナルハンドリングチャージという）を近隣諸国と比較したものである。世界一の港湾サービスを提供しているシンガポールよりも4割以上高い。タイ・マレーシアと比べるとほぼ倍と言うことで、ここでも残念ながらインドネシアの競争力が大変低いことを示す数字になっている。

FIG. E5 Terminal handling Charge



港湾料金の議論の参考のために、コンテナハンドリングチャージ (CHC) について、タンジュンプリオク港と近隣諸港の表を TABLE E2 に示す。CHCはコンテナのハンドリングに対して船会社がターミナルオペレータに支払う料金である。CHCで見てもタンジュンプリオク港の料金がマレーシアやシンガポールよりも高いことに変わりはない。

TABLE E2 Container Handling Charge (CHC)

Unit: US\$

Port	Container	
	20'	40'
Tanjung Priok	93	139
Malaysia (Port Klang)	61	91
Singapore	90	117

Source: Study on Main Container Ports in Asia, JETRO 2003.

2.1.4 首都圏の取扱貨物量

FIG. E6 と **FIG. E7** とは首都圏の港湾と空港それぞれの貨物の取扱高をバンコク・クアラルンプールと比較したものである。港湾についてはコンテナで代表させている。ジャカルタ首都圏の貨物の取扱高が港湾・空港共に単純な数字の比較だけでも極めて小さいことが分かる。インドネシアの国力や人口或いは島嶼国家であることなどを考え併わせるとこの差は更に大きなものとして認識しなければならない。

FIG. E6 Container at Asian Port

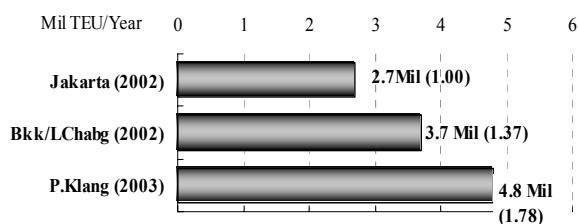
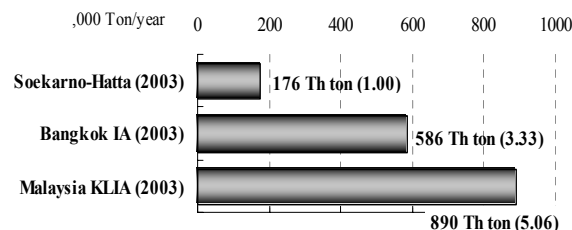


FIG. E7 Air Port Cargo



これはどう理解すればよいのだろうか？ここまででインドネシアでは輸出入サービスのレベルが低く港の料金も高いということが分かったが、これはタンジュンプリオク港では港湾運営は民営化されているものの、実は港内の手狭さもあって港内競争が見られないし、港間競争も競争の相手港がないため殆ど競争状態がないということに起因している。良いサービスを安い料金で提供している近隣他港を見ると、シンガポールが激しい国際競争の下で世界のハブ港の地位を保持していることはよく知られている。それほど知られていないが、タイもマレーシアも実は地域ハブの熾烈な競争を闘っているのである。これらの港は激しい競争の下で良質なサービスを出来るだけ安く提供することに努めて、多くの他国向けのコンテナをトランシップコンテナとして自港に集め、港湾自体が港湾産業としてより多くの外貨を獲得し、より大きな雇用の場を生み出すべく努力しているのである。港湾を例にとって話を進めてきたが空港の場合も競争が無いという点で事情は同じである。

結局のところ、近隣他国の激しい集荷競争の傍らで何もしないままに、ジャカルタに持って行くしかない貨物だけがジャカルタに来ていて、港の側からすれば絶対に他港に行かない貨物にサービスする理由も必要もないという状況になっている。問題は二つあって、一つは競争がないために貿易環境が劣悪で外国投資の誘致競争上不利なこと、二つ目はジャカルタでももっと貨物を集め外貨を稼ぎ雇用を確保するというチャンスをみすみす逃していることである。

2.1.5 インフラ

調査によって分かったことの最後は、港湾・空港・アクセス道路などの**インフラ**についてである。第一に言えることは全ての個別のインフラが量的にも質的にも不十分だということである。例えば港湾の場合、量的には水深不足・バース不足・ヤード不足等々であり、質的には港内全般の狭隘・ヤードの維持整備不良・港内交通の混雑・税関検査場の狭隘等々である。空港の貨物ターミナルや貨物エリアについても、アクセス道路についても似たような問題が

山積している。

FIG. E8 と **FIG. E9** はインフラストックの量についてジャカルタ・バンコク・クアラルンプールの三つの首都圏で比較したものである。比較は港湾ではコンテナバースの延長、空港では貨物エリアの面積で代表させてある。ジャカルタが絶対量で両者を可成り下回っていることが分かる。特に空港でその差が大きい。これら両図の傾向は当然のことながら **FIG. E6** と **FIG. E7** とに対応している。**TABLE E3** はタンジュンプリオク港とそのアクセス道路について、個別の施設毎の現状とそれらに対応する容量ないしは標準とを対比して示したものである。

FIG. E8 Container Berth Length

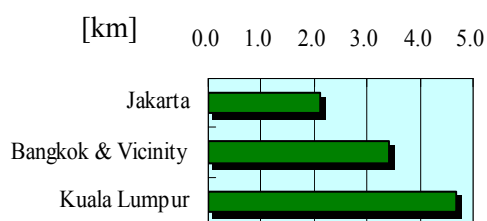


FIG. E9 Air Cargo Area

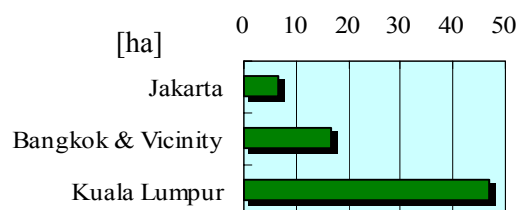


TABLE E3 Port Capacity by Individual Elements – Port of Tanjung Priok

Type	Individual Element	Estimated Capacity	Recorded Performance
Infrastructure	Channels, Basin, etc.	Number of Ship Call ; 16,000~16,500 vessels/year	16,253 vessels/year
	Berths	Container (TEUs) : 2,567,000 Conventional Berth (ton): 37,096,000	2,945,000 TEUs 37,818,000 ton
	Access Roads	Actual traffic/ Road Capacity East Direction 1.48 West Direction 1.37	South Direction 0.83
Port Operation	Container Handling Efficiency	Normally more than 25 Box/h/crane	20 ~25 BOX/h/Crane
	Ship Waiting Time	Normally zero for container vessels	Container: Several hours Conventional: More than 12 hours

Note: Figure in box indicates over capacity.

Source: 1) JICA Report 2003

2) "Transportation and Communication Statistics" Katalog BSP 8215

この表などから個別施設の悲惨な現況を以下に列記する。

- i. 航路泊地の水深不足
- ii. 航路巾不足、泊地の狭隘さ
- iii. 航路の一方通行
- iv. 一つしかない港口
- v. バース不足
- vi. バースの陳腐化
- vii. ヤードの狭隘さ
- viii. 港内外の交通混雑

- xi. 狭くて屋根無しの税関検査場
- x. 不十分な維持管理

これらは一にかかって維持投資と更新投資の不足によるものである。上で少ないと言った貨物量に対してですら、**TABLE E3** で分かるようにその容量を既に超えてしまっている施設が多い。このままでは、ハブ港化のようなことは別にしても、国の経済成長をまかなえる程度の貨物の伸びに対しても対応不能であると言わざるを得ない。

これをまとめると、

- i. 港湾容量の確保のために本格的なインフラ投資が絶対的に必要である。
- ii. 港湾の場に港内競争と港間競争を導入するために本格的なインフラ投資が絶対的に必要である。

スカルノハッタ国際空港についても事情は変わらない。

2.1.6 Second Port Concept (S P C)

タイにおける第三国調査から港湾整備についての有力な教訓を得た。それがS P Cである。S P Cとは港町の都市化によって港に機能障害が生じている状況への対応策の一つである。古い港(The first port)が背後の乱雑な都市化によって機能不全に陥っている時に、制約を受けない別な場所に新港(The second port)を造り、両港で共生的且つ競合的に同一の背後圏にサービスするというものである。

バンコク首都圏では、古いバンコク港(first port)が河川港故の制約も含め、浅い、狭い、混雑してる、などの制約の下にある一方、バンコクの南約 100 km に位置するレムチャバン港(second port)は深さ、近代的施設、アクセスの容易さ、などの利点を持って、バンコク港と共生し競争して、バンコク首都圏一帯の面倒を見ている。ジャカルタの現状への適用を考えるとバンコクの例は最適だと思われる。ジャカルタの場合の second port は新港に限定する必要はない。例えば、一部着手されているボジョネガラ港はタンジュンプリオク港との距離がおよそ 100 km であり、second port の有力な候補である。

なお、日本では 60 年代の中頃に「Old first port」の問題が発生した。日本で採用されたのはやはり S P C であったが、日本の場合は First port の前面に巨大な人工島を造り、そこに Second port を造ってきた。日本では浚渫土砂の受入問題などとの絡みもあってこのような対応となったものである。横浜、神戸、東京、名古屋、大阪、博多など多くの例があり、港湾平面図を見るとその様子がよく分かる。

ジャカルタへの適用については、主に地理的条件から日本型ではなくバンコク型が推奨される。

2.1.7 官民パートナーシップ

第三国調査のもう一つの成果はマレーシアで得られた官民会議の成功例である。マレーシアフォワードアー協会(A F A M)は 20 年以上に渉って官民会議を継続的に且つ成功裏に推進し

てきた。まだいろいろ問題は残っているものの、協会員は会議の成果に満足しているとのことであった。マレーシアではその他の民間団体も全てこのような会議を持っていて、おおむねうまくいっているそうである。官民会議の有用性に対する貴重な実地の教訓である。

2.1.8 地方三都市におけるセミナーでの所見

「ウジュンパンダン」 マカッサル港でのヒアリングによれば、例えば日本や中国向けの冷凍エビの輸出の場合、輸出手続の全てをマカッサルでやり、内航船でスラバヤに運び、スラバヤから外航船に積み替えてシンガポールへ運び、シンガポールで再び積み替えて最終仕向地へ向かう、のが現状だと言うことであった。このため、マカッサルからせめてシンガポールまで直接外航船で運びたい、そして港湾料金は内航タリフではなく外航タリフで外貨で徴収したい、と言うことで、これを実現するためにペリンドと税関が港湾や通関の手続きについてこれまでよりも効率的で国際競争にも耐えうるレベルのサービスを提供する旨の協定を結んでいる。現在、ペリンドはこの協定を持ってポートセールスを展開している。調査団はこの協定の委細には通じていないが、現在タンジュンプリオク港に勧告しようとしているものと似た趣旨のものようである。

このことは法制度を始め全ての同一の公的な制度の下で、ジャカルタでなかなか叶えられないものがマカッサルでは実地に採り入れられつつあることを意味している。そして、このようなことが実現しようとしているのは、マカッサルがスラバヤを相手にする競争の導入に踏み切ったからである。

『競争を導入すれば効率的に成らざるを得ない』のである。

「スラバヤ」 ジャカルタにおける時間測定調査の結果、税関の実地検査の比率が調査期間全体で 50%を越えている。この数字は調査団の事前の予想を上回っている。また、D G C Eからも異常に高いという指摘があった。しかし、残念ながらこれを確認したり検証したり出来るような別のデータがないため、これ以上の議論は出来なかった。

調査団がスラバヤを訪れた際、スラバヤ税関では実地検査比率など税関にとって必須の統計資料が揃えられていた。ジャカルタ税関に於いてもスラバヤ税関と同様の統計資料の今後の整備を期待し、調査団から提言する次第である。

「メダン」 ベラワン港に於いて、是非ともハブ港になるのだ、と言う希望をペリンドから聞いた。現状は殆どがシンガポールフィーダーだと言うことで、これを仕向け地への直行便に換えて、輸送コストの低下と輸送時間の短縮を実現したいという希望である。このための港湾拡張計画も作成されているとのことであった。

この関連では、インドネシア全体でタンジュンプリオクの他に何港か地域のハブ港を出すべきだし出せるというのが調査団の見解である。その場合、ベラワン港は立地条件の良さを考えると地域ハブ港としては可能性の高さで最右翼だと言える。

なお、日本では可成りの数の港が本格的な国際ハブ港を目指している。

2.2 指摘事項のまとめ

以上、調査の結果からの指摘事項とその指摘事項の背景にある事情とをまとめて **TABLE E4** に示す。この表で指摘事項の背景として示されている問題点によって、以下のようにまず三つにグループ分けができる。

- Aグループ . . . 主に非効率性
- Bグループ . . . 主に競争状態の欠如
- Cグループ . . . 主にインフラ投資不足

TABLE E4 Findings and their Background

No.	MAJOR FINDINGS	BACKGROUNDS
1	Evaluation by Users	Inefficiency Lack of Integrity, Insufficient Transparency, No Competition, Lack of G&B Partnership, and Incomplete IT
2	Longer Lead Time	Inefficiency
3	Higher Terminal Handling Charge	No Competition No Intra-Port Competition due to Insufficient Port Area No Inter-Port Competition due to Lack of Competing Port/Ports
4	Smaller Cargo Throughput	No Competition
5	Port, Airport and Access Roads Insufficient Capacity Low Quality Congestions	No Competition Lack of Capital Investment Lack of Maintenance Investment Time is coming for Capacity Increase of Port, Airport and Access
6	Second Port Concept	Competition
7	G&B Meetings	G&B Partnership

ここで、実は「競争状態」の欠如はジャカルタの場合、結局のところ投資不足のためである（競争出来るところまで投資されていない）ことから、このグループもCグループの仲間である。よって次の二つのグループに分けられることになる。

- i. 効率性グループ . . . No.1, No.2, No.3
- ii. 競争グループ . . . No.2 から No.6

以下の提言ではこの二つのグループを個別に扱う。

3. 提言

3.1 第一の提言 . . . Five-in-One Reform . . .

効率性グループの改革は個別手続の改善策の集合体のようなものと思われる。従って、個別の改善策の求心力となりうる指導原則のようなものを大枠として設定しておくことが勧められる。

このために **TABLE E5** に示す五つの原則をワンセットにした指導原則群を「Five-in-One Reform」と呼んで、改革案策定の指導原則にすることをお勧めしたい。

TABLE E5 Five – in – One Reform

1	Integrity is the key factor to the entire society
2	Transparency is the basis of all reforms
3	Competition is the mother of high efficiency and reasonable pricing
4	G&B Partnership assures realistic and smooth cargo flow
5	e-processing is the tool to high efficiency and everybody's convenience

提言 I 貿易円滑化戦略を策定し実施すること。 この場合、戦略の指導原則は「Five-in-One Reform」の採用を薦める。また、戦略の具体的内容としては、別に示した Action Plan の採用を薦める。

3.2 第二の提言 . . . 地域ハブ化へ . . .

次に、競争グループについてであるが、その前に競争一般についておさらいをしておこう。競争は一般に高い効率やリーズナブルな価格を生み出す原動力とでも言うべきものであり、競争条件の導入は非効率や不当な価格設定などを自動的に解決し得る極めて有効な手段である。しかしながら、一般に港湾や空港のような公共施設の管理運営には競争条件の導入が難しい。イギリスのサッチャー首相以来、「民営化すれば高能率・適正価格が確保される」という考えが大流行したがこの表現は誤解されやすい。「競争状態が確保されれば高能率・適正価格が確保される」という言い方が正確である。これまで民営化を強調してきた世銀においても、最近ではこのような趣旨の施策を打ち出し始めている*。

* 「Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition – 」

A World Bank Policy Research Report, June 2004

本論に戻ろう。タンジュンプリオク港は港湾運営については民営化されているが、競争状態がほとんど無いためオペレーションについても料金制度についても適切なものとはどうも言い難い状況、言い換えると競争力の大変低い状況にあることは既に述べたとおりである。スカルノハッタ国際空港では国営会社が管理運営を行っているが港湾と似たような事情にある。一方ではタンジュンプリオク港もスカルノハッタ国際空港もごく近い将来施設増強のための投資が必ず必要になると言う切迫した状況下にあることも既に指摘したとおりである。タンジュンプリオク港とスカルノハッタ国際空港とがこれまで述べてきたような状況の下にある。すなわち、

- i. 港内・港間両方について競争状態がほとんど無いこと、
- ii. 取扱貨物量は他国比較で相対的に少ないがそれでも施設が不足気味なこと、
- iii. 経済成長を考えると新規投資が不可欠であること、
- iv. 競争状態を導入するためにも港の拡張などの投資が必要なこと、
- v. ハブ化を考えて港湾産業・空港産業を育てることを真剣に考える時期だと思われること

などの状況下にあることをここで改めて認識して欲しい。そして、この二つの首都圏対外ゲート地域を地域の国際ハブを目標にして施設整備投資を行い、強力なマーケティング活動を展開してハブ港としてのステイタス確立と港湾産業・空港産業としての自立の努力を始めるといふ道を選ぶことが、港湾・空港の容量の確保と競争の導入という二重の観点からインドネシアにとって最良の選択である、と言うのが本調査団の**第二の提言**である。

インドネシアはその国力・人口からして地域最大の貨物出入国としてのポテンシャルを有しているから、ジャカルタにハブ機能を計画することは、基本的にフィーダー貨物の集荷には有利であるし、その上地域全体の経済効率にとっても最も適切な形が実現されることになる。つまり、良質のサービスを適正な料金で提供出来るようになれば、ジャカルタはハブ港化を目指す上で近隣他港よりも有利な状況にある、と言うことを付言しておく。

提言 II 港湾・空港の地域ハブ化を目標とする投資政策を策定し実施すること。また、併せて地域ハブ戦略を策定し実施すること。政策と戦略の策定に当たってはSPCとマーケティングに十分配慮すること。

3.3 最後の提言 . . . 技術的/財務的支援 . . .

以上が本調査団からの具体的な提言であるが、現実にこの提言に従って改革を進めようとする場合、技術的な支援や財政的な援助が必要になることがあると考えられる。そのような場合には、現在キャパシティービルディングや公的な開発援助など国際的に利用しやすい支援スキームがいろいろ用意されているから、それらを上手に活用することをお勧めする。

提言 III 貿易円滑化のための改革努力の中で技術的な支援や財務上の援助などが必要になった場合には、国際的に用意されている各種の支援スキームなどを活用すること。

4. 貿易円滑化の構造図

提案する貿易円滑化の構造図と、各提言と関連要素の相互関係詳細を **FIG. E10** に示した。

5. 行動計画

行動計画は三つのパートで構成されている。パート I は提言 I に対応し、パート II は提言 II に、パート III は提言 III にそれぞれ対応している。

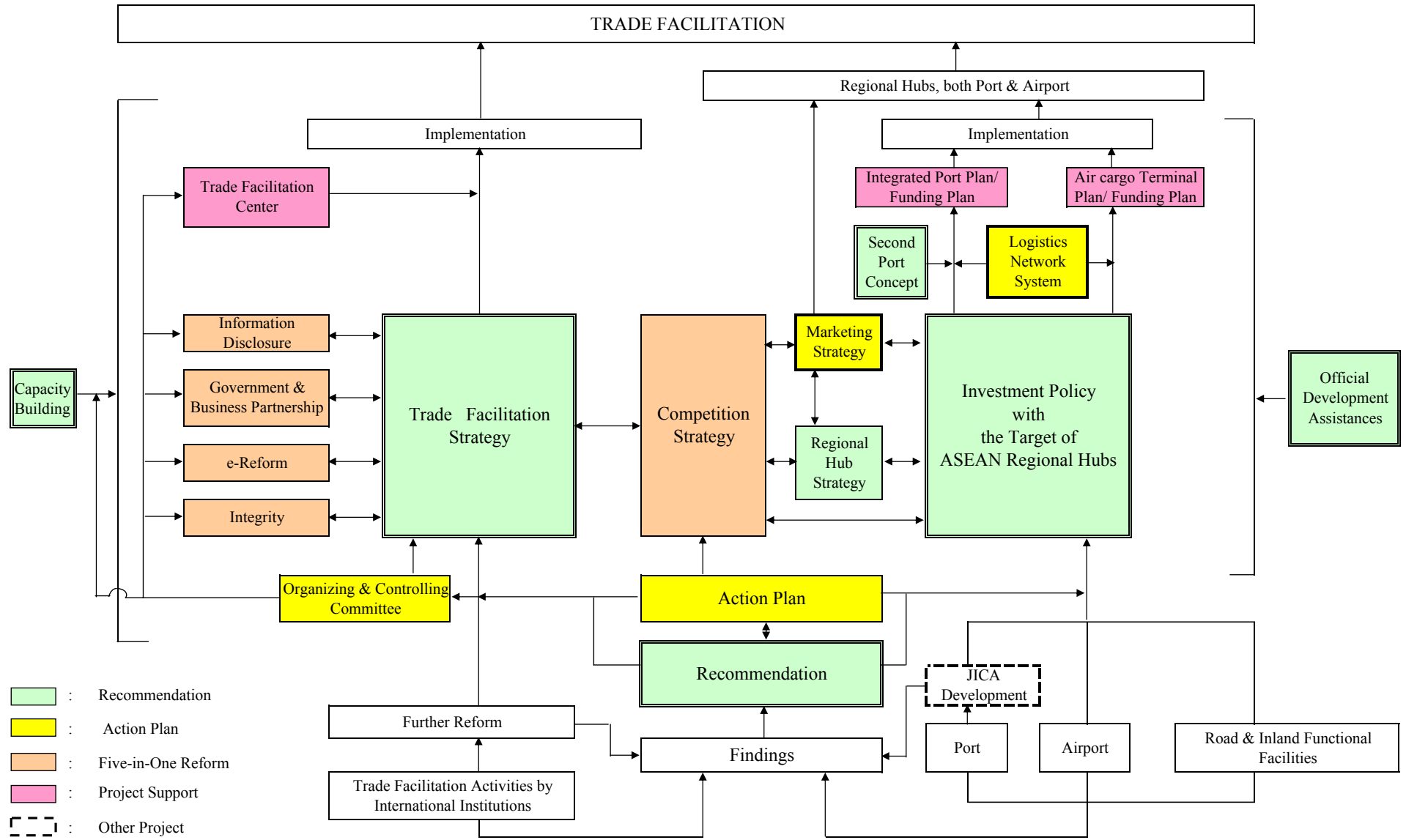


FIG E10 Detailed Diagram Showing the Trade Facilitation

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
1.1	Further Reform						
1.1.1	General						
	1111	The efforts having been paid so far in introducing new trade facilitation system should be continued by respective ministries/agencies in the same direction as is taken so far.	Continuation of current reform efforts	5 years and onward	Many trade facilitation principles, measures, standards, etc. proposed by international institutions such as WCO, WTO, ASEAN, APEC, G8, etc. are being taken into the new trade facilitation systems currently being formulated by the government.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
	1112	The trade facilitation strategy (hereinafter referred to as TFS) covering all the relevant ministries/agencies should be established and all the reform efforts should be carried out under the TFS. The TFS Should be formulated based on the Five-in-One Reform strategy pointed out in the recommendation. The TFS should also cover all the items of the action plans.	Trade facilitation strategy (TFS)	End of 2005	Customs house established the policy called "For Part of the Improvement of Service and Surveillance at the Customs Section". Under this policy, the combined team with the government has been formed since July 2002 in order to improve management and procedure of the customs section and has been working for the explanation of a policy document and hearing the opinions and views of relevant people. The American Chamber of Commerce in Indonesia, Jakarta Japan Club and the Korean Trade Center are also jointly working with this team.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
	1113	In order to promote and streamline the wide range of the trade facilitation reforms, something like an organizing and controlling committee (hereinafter referred to as OCC) should be established. The first thing OCC should do is formulate TFS and to start it immediately. Either "the Coordination Team for Enhancing the Smoothness of Export and Import of Goods" or CMEA can be the candidate for OCC.	An organizing and controlling committee (OCC)	Middle of 2005	The Coordination team for Enhancing the Smoothness of Export and Import of Goods ("Coordination Team" established by the Presidential Decree) has been active on "stop smuggling" so far.	CMEA	CMEA
	1114	In order to promote human resource development (HRD), a training system covering all phases of trade facilitation should be established. It should also be considered for private sector to be given free access to the training system.	New Training System	2005 and onward	According to the interview study, many users pointed out the lack of knowledge, integrity, etc. of staffs of customs and other relevant ministries/agencies. Some users showed their interest in joining the training system.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
	1115	A monitoring system should be introduced in the entire reform, so that all the efforts for the reform could be traced and, if necessary, revised at adequate and regular time intervals. The involvement of private sector in the system should be included in the system.	New Monitoring System	2005 and onward	In order to secure the transparency of the reform and to make the reform complete, a monitoring system is indispensable.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
1.1.2	Legal Framework						
	1121	Legal framework governing trade facilitation issues such as "Trade Law" should be established.	Legal framework such as Trade Law	2006	Legal framework is indispensable particularly for foreign users as the basis for their trade activities. The Trade Law (draft) is close to be submitted to the DPR.	MOIT	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]	
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight	
1.1.3	1122	Establish (or improve) Free Trade Zone system	Trade Law (draft), Article 36	2006	The draft law is close to be submitted to DPR. Discussion needs to be started in terms of the details of the system.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA	
	1123	Establish "New Bonded Warehouse" system	MOF regulation (draft)	2006	The draft regulation is at the Minister of Finance.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA	
	1124	Cultivate legal framework preparing for coming e-commerce/ e-transaction days	* Trade Law (draft) * Cyber law (draft)	2005 and onward	The draft is close to submitted to the DPR. The draft is under examination among ministries concerned.	MOI/MOT MOCI	CMEA	
	Export/Import Procedures							
	1131	Review of current application forms and attached documents to simplify/reduce/abolish by eliminating a redundant/duplicating part or by commonly/jointly using the same forms across ministries/agencies to the possible maximum extent.	New application forms	2006	No action has been taken in this regards in connection with the FAL convention.	MOF, MOI/MOT, MOCI, MOC, MOA, ITFC	CMEA	
	1132	Review on customs operation for the followings;	Improved customs operations	2005	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE	CMEA	
		a. Customs operation on "Blocking"						
		b. Customs operation on Friday						
		c. Physical inspection system						
		d. Customs implementation of law						
1133	Review on customs EDI for the followings:	Improved EDI	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE	CMEA		
	a. Human element still remains,							
	b. Documentation necessary from other departments.							
	c. Maintenance system is not 24 hours,							
	d. Costly,							
	e. Response is slow							
1134	Review on information/ communication issues for the followings;	Improved information/ communication	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE, MOI/MOT, MOA, MOC	CMEA		
	a. Lack or insufficient interpretation of new regulation							
	b. New regulation without prior notice							
	c. Lack of information relaying from HQ to service office							
	d. Organization problem between customs and related agencies							

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
	1135	Review of difficulty for users to communicate with following ministries/ agencies Deprindag (MOI/MOT) DJ Bea dan Cukai (DGCE)	Easy communication	2005	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOI/MOT, MOF, DGCE	CMEA
	1136	Review of following items; a. Security to prevent pilferage, damage, etc. of cargoes, b. Officer need to be trained for enforcement of law, c. Organization need to be changed in order to deal with the recent EDI development	Improvement for respective issues	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOF, DGCE, MOI/MOT, DGSC, IPC-2	CMEA
	1137	Reduction of the lead time a. To help users submit PIB earlier and easier b. To help users arrange and prepare customs inspection earlier and easier c. To help and to regulate users take out their cargoes earlier after SPPB submission	Reduced lead time	2005 and onward	The results of the "The Time Measurement Survey" conducted by the Team shows the lead time of import containers is about twice longer than those in selected developed countries and 5.5 times longer than Singapore. According to the "Time Measurement Survey", longer lead time consists of three main lapses of time. They are before PIB, preparation for customs inspection and gate out after SPPB.	MOF, DGCE, MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
	1138	Review of the implementation of customs inspection: a. To specify not only inspectors' name but also inspection time in the customs inspection notification. b. To prepare alternative means for the absence of a designated inspector. c. To select a place with a roof for the inspection d. To adjust the timing of an inspection arrangement such as container towing, allocation of workers by a customs broker and dispatch of customs house personnel e. To make transparent the amount of charges which is paid directly on the inspection spot for the expenditure related to workers and photographs	Improved Inspection System	2005 and onward	At present, inspection time is not specified in the notification document. There is sometime difficulty to carry out a customs inspection efficiently in case that inspection schedule cannot be settled because of an inspector's absence, etc. or inspection may be overdue with shortage of inspectors. The customs inspection for the containers is carried out at the place without the roof. Therefore, there is a possibility that cargoes get wet when it rains and this may deteriorate the value of commodity. The towing charge of the container to the customs inspection station is explicit, however, the payment for the expenditure related to workers and photography has to be paid at the time of inspection directly at the spot.	MOF, DGCE	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
					In order to remedy an inconsistent customs inspection, increase of transparency and clarification of the payment are pressing need since there is a report that the amount of charges is different depended on persons in charge.		
	1139	Establishment of a consulting desk for Q&A about customs related legal systems, customs regulations, actual procedures, etc.	Consulting desk	2005	Consistent interpretation should be prepared by the customs	MOF, DGCE	CMEA
	11310	National ombudsman and private user opinion box to appeal difficulties, inconveniences, etc. encountered during the export/ import procedures.	Opinion box	2005	Start small. There was a trial three years ago but did not successful because of too many stakeholders.	MOI/MOT, MOF, DGCE, National Ombudsman	CMEA
	11311	Review of all the approval systems and the licensing systems to reconfirm their necessity, appropriateness, conditions required, etc. and improvement, if necessary, of them by reforming/abolishing	Improved system on various approval/license systems	2006	It was reported that the necessity of some systems such as the approval for the import of second-hand equipment by MOI/MOT, the certain tax benefit to the import of equipment by Tax Office, the pre-registration for the certain imports by MOI/MOT are not clear. In addition, there is no clear description about the period and the amount required for approvals and licenses.	MOI/MOT, MOF	CMEA
	11312	Establishment of linkage such as information exchange among DGCE, DG-Tax, DG-Revenue+ Banks, MOI/MOT, DGSC, Port, Quarantine, etc.	Improved linkage	2005 and onward	There has been an agreement to start trial information exchange between MOI/MOT and MOF, but not implemented yet.	MOF, MOI/MOT, MOC, MOF	CMEA
	11313	Information disclosure on the progress of the newly introduced PNBPN system.	Information disclosure of PNBPN	2005 and onward	A duty of payment of Non-Tax State Revenue (PNBP: Penerimaan Negara Bukan Pajak) was imposed from May 1, 2004 on the exporter and the importer at the time of export and import procedures by the Decree 118/KMK. 04/2004. Since this rule was introduced very recently, many users are showing their keen interests to the progress of the rule such as how much collected so far, how the money was/is going to be spent, etc.	MOF, DGCE	CMEA
	1.1.4	Port Management/ Operation					
	1141	OCC should be further involved in the port management/ operation through public hearings, etc. in the definition and the promotion of the "public interest" in pursuit of increased competition and efficiency.	OCC's involvement in port management/ operation	2006 and onward	See "Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report, June 2004	OCC, MOC, DGSC	CMEA
	1142	Further involvement on the part of the port management body to the port operation to seek and realize the drastic improvement of efficiency through a more competitive selection system of port operators such as introducing a clearer performance target system to be incorporated in the concession agreement.	Involvement of port management body to port operation	2006 and onward	A similar recommendation is included in the Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports by JICA in 2003. See also "Reforming Infrastructure - Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report, June 2004	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
	1143	Introduction of international standardization of application forms as per FAL Convention	FAL compatible forms	2006	Indonesia has ratified the FAL convention. In order to make things efficient and simple, the introduction of FAL Standard is important. In Japan, an application form for entering port requires average 32 items to be filled up while the FAL only 25 items. In addition in Japan, a ship owner, an operator and an agent altogether have to fill same items separately, thus not simply 32 vs. 25, but sometimes 40,50 vs. 25 is the actual ratio. At present, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport and the port management bodies are jointly trying to further simplify their application forms.	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
	1144	Setting up the targets for port productivity/efficiency based on the recent performances of neighboring international ports or the internationally accepted levels through opinion exchanges with users, and to monitor the actual performance to feedback again to the port operation for further improvement.	"Set target and evaluate performance" system	2005 and onward	A similar recommendation is included in the President Instructions No. 5/2003 on Economic Policy Package with IMF Monitoring	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
	1145	A marshalling operation such as the Over Land Transport (Over Brengen, or OB for short) should be free of charge.	Free OB system	2006	Majority of ports in the world don't charge for the marshalling operation.	MOC, DGSC, IPC-2, JICT	CMEA
	1146	Review the security to prevent pilferage, damage, etc. of cargoes.	Security	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team.	MOC, DGSC, MOF, DGCE	CMEA
1.1.5	Land Transportation and Inland Functional Facilities						
	1151	Until the completion of the drastic improvement of infrastructure such as recommended in PART 2 and 3, various urgent and/ or small scale and/or temporary construction, improvement, demolition, management, operation, etc. of roads, parking spaces, various yard, etc. to reduce congestion altogether in one scheme should be planned jointly by relevant ministries/agencies and implemented by respective ministries/agencies. Not only hard means but also soft ones such as traffic controls, traffic regulations, yard operations, etc. should also be included.	Implementation of immediate measures	2005 onward	There are so many complaints with so many actual heavy congestions at many places around the port.	MOC, DGSC, DGLC	CMEA
	1152	Establish (or improve) Free Trade Zone system	Trade Law (draft), Article 36	2006	The draft law is close to be submitted to DPR. Discussion needs to be started in terms of the details of the system. 1122 is repeated here again.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA
	1153	Establish "New Bonded Warehouse" system	MOF regulation (draft)	2006	The draft regulation is at the Minister of Finance. 1123 is repeated here again.	MOF, MOI/MOT, MOA	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
1.1.6	Airport Management/ Operation						
	1161	OCC should be further involved in airport management/ operation through public hearings, etc. in the definition and the promotion of the "public interest" in pursuit of increased competition and efficiency.	OCC's involvement in airport management/ operation	2006	See "Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report, June 2004	OCC	CMEA
	1162	A wide range of freedom should be given to the bonded transport of ULDs between the airport and forwarder's bonded warehouses outside airport.	Bonded transport of ULDs outside airport	2005	No bonded ULDs transportations between the airport and the outside airport have been done so far except import bulk cargoes.	MOF, DGCE, PT Angkasa Pula II, PT Garuda, PT-JAS	CMEA
	1163	Implement various improvement schemes to make full use of existing facilities such as: a. an adequate control system to minimize long-term-stored import cargoes b. more effective use of warehouse spaces by setting up mobile-type-lacks or high-rise-lacks c. expansion and renovation of the existing import truck dock d. improvement of traffic flow and parking lot	Implementation of "fill the time gap" measures	2005	Various measures to fill the time gap until the completion of a new full-fledged air cargo terminal are needed	MOF, DGCE, PT Angkasa Pula II, PT Garuda, PT-JAS	CMEA
1.2	Information Disclosure and Publicity						
	121	The strategy for the information disclosure and publicity should be formulated by OCC.	Information Disclosure and Publicity Strategy	2005	"Transparency" is selected as one of the most important principles in the trade facilitation activities currently proposed by many international institutions.	OCC, CMEA, MOIC, MOF, MOI/MOT, MOC, MOA	CMEA
	122	A compilation and a revision systems of legal information and legal examples on import and export procedures should be established and implemented. It should be made available either handbook type or website version.	Legal handbook (paper and website)	2006	Collection of all the decrees, notifications and preceding examples are currently not available.	MOF, MOI/MOT, MOC, MOA,	CMEA
1.3	Government and Business Partnership (G&B Partnership)						
	131	In order to make the reform user friendly and to utilize information collected by private sector, a built-in system of collecting private sectors opinions in every phases of the trade facilitation should be set in the entire reform system.	Built-in system of hearing user's opinions	2005 and onward	"G&B Partnership" or PPP is selected as one of the most important principles in the trade facilitation activities currently proposed by many international institutions. G&B Partnership has advantage of being able to collect private sector's information.	CMEA, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC, DGCE, DGSC, DGAC, INFA and other related private sector	CMEA
	132	The G&B permanent regular meeting systems with various relevant private sectors and of various levels such as head office level, branch level, etc. should be introduced into and fixed in the trade facilitation system.	G&B Meeting System	2005 and onward	"User First" is one of the most important principles in the trade facilitation reform activities proposed by many international institution. The third country study in Malaysia has given a good successful example. See "The third country study" in the present report.	CMEA, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC, DGCE, DGSC, DGAC, INFA and other related private sector	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
1.4	Competition						
	141	The competition strategy for the Jakarta Metropolitan port/ ports including both intra-port and inter-port competitions should be formulated. In formulating the inter-port competition strategy, full consideration should be given to the second port concept (SPC).	Intra-port/ inter-port competition strategy	2006	<p>"Competition is one of the most important principles in the trade facilitation reform activities proposed by international institutions. Competition is the mother of high efficiency, good services and reasonable prices.</p> <p>The introduction of competition in a public enterprise like a port is, in general, difficult. But Jakarta has a high possibility to realize competitive state, since there are enough port cargoes in Jakarta.</p> <p>Port in Metropolitan Areas in neighboring countries such as Bangkok and Kuala Lumpur are under keen competition, too. In particular, the Port of Bangkok and the Port of Laem Chabang, the good example of the "Second Port Concept" could be an useful example for Jakarta.</p> <p>See "Reforming Infrastructure – Privatization, Regulation, and Competition" A World Bank Policy Research Report.</p>	MOC, DGSC	CMEA
	142	The competition strategy for the Jakarta Metropolitan airport should be formulated.	Airport Competition Strategy	2006	Jakarta has a power to collect air cargo, hence the introduction of competition in airport is highly possible as well.	MOC, DGAC, Angkasa Pula II	CMEA
1.5	Automation of Systems and Procedures						
1.5.1	General						
	1511	The IT strategy including current customs EDI and covering all the import/export procedures on the border should be formulated.	IT Strategy	2005 and onward	<p>The customs EDI has started recently. The strategy should include all the procedures executed by related ministries/agencies, B2B e-transactions, and other various element such as paperless, single window, introduction of various international standard, etc..</p> <p>The strategy should also set targets along the time axis in accordance with step by step progress.</p> <p>Recently, UN/CEFACT has presented the following strategic paper about a single window; "RECOMMENDATION AND GUIDELINES ON ESTABLISHING A SINGLE WINDOW", UN/CEFACT RECOMMENDATION NUMBER 33, July 2004 and its complement.</p>	MOF, DGCE, MOC, DGSC, DGAC	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia
Subject : Action Plan

Part 1 Trade Facilitation Measures

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
1.5.2	Improvement of the Current EDI	1521 Review on customs EDI for the followings: a. Human element still remains, b. Documentation necessary from other departments. c. Maintenance system is not 24 hours, d. Costly, e. Response is slow	Improved EDI	2005 and onward	See the results of "Questionnaire Survey on the Customs Operations" conducted by the Team. 1123 is repeated here again.	MOF, DGCE	CMEA
		1522 Adoption of internationally compatible data formats based on such standard electronic formats as UN/EDIFACT or other standard formats.	New data formats	2005 and onward	Substantial progress has been done in this connection. Still, continuation of the efforts is needed.	MOF, MOCI, MOI/MOT, MOC, MOA	CMEA
		1523 Early and timely information disclosure on a computer trouble, clear specification of its cause, restoration time, etc.	Early and timely announcement system to users	2005	After introduction of EDI, troubles generated on a communication line or a system may lead to a serious problem.	MOF, DGCE	CMEA
		1524 Introduction of a prior consultation and an appeal system into the current EDI	A prior consultation and an appeal system in the EDI	2005	In order to secure further convenience and effectiveness of EDI, a prior and an afterward responding system is necessary.	MOF, DGCE	CMEA
		1525 New system to monitor the user's opinion.	New system	2005 and onward	User opinions to be reflected in the development of EDI system.	MOF, DGCE	CMEA
		1531 Maximize the contribution of e-commerce and ICT business applications to business entities' daily operation.	Decrees or regulations of related ministries or agencies.	2006 and onward	Substantial progress has been done in this connection. Still, continuation of the efforts is needed particularly for the convenience of private sector.	MOF, MOCI, MOI/MOT, MOC, MOA	CMEA
		1532 Cultivate legal framework preparing for coming e-commerce/ e-transaction days	* Trade Law (draft) * Cyber law (draft)	2005 and onward	The draft is close to submitted to the DPR. The draft is under examination among ministries concerned. 1124 is repeated here again.	MOI/MOT MOCI	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 2 Investment In Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
2.1	Investment Policy						
	211	The feasibility of the investment in the transport infrastructure should be confirmed.	Confirmation of Feasibility	2006	As the result of the present study, the necessity and the urgency of the investment in the transport infrastructure are confirmed. However, a full-fledged feasibility analysis is necessary for the decision of actual implementation. To this purpose, both IPP proposed in 232 and 332, and ATP proposed in 241 and 333 are recommended for the feasibility analysis.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
	212	The investment policy for ports, airports, access roads, etc. should be formulated in accordance with the trade facilitation strategy in 1112.	Investment Policy	2006	Investment in the transport infrastructure needs to be carried out under one unique policy. The investment policy could clearly show the Indonesia's will in the field of international trade and trade facilitation.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
2.2		Roles of the Port of Tanjung Priok (PTP) and the Soekarno-Hatta International Airport (SHIA)					
	221	The future targets of PTP and SHIA in the investment policy should be the hubs for the sea and the air cargo flows respectively in the ASEAN region.	PTP and SHIA as regional hubs	2006	Partly because both PTP and SHIA have not played any hub functions so far, both port and airport cargoes handled in Jakarta are remarkably small compared to those in Bangkok or Kuala Lumpur. These differences in cargo volumes might be deemed much bigger by taking the Indonesia's economic scale, population, etc. into consideration. However, even this much of cargoes are approaching closely to the existing capacity of port and airport respectively. In the near future, capacity shortages will surely occur for the cargo increases due to the anticipated national economic development, if not for hub functions. All these situations lead to the conclusion that transport infrastructure investments are, in any case, inevitable. Thus, the best selection for the targets of investment will be the regional hubs both for the port and the airport. Note that hubs themselves are a kind of industry which can provide more jobs for the domestic market and can earn more foreign currency by handling not only Indonesian cargoes but also transship containers.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 2 Investment In Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
2.3	PTP and Logistic Network System (LNS)	222 Regional hub strategies should be formulated both for the port and the airport.	Regional Hub Strategy	2006	Since the ASEAN region is one of the keenest battlefield of hub competition in the world, all the efforts to realize hub should be paid under the national strategy.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
		223 A marketing strategy should be independently formulated as the central strategy of the entire regional hub strategy.	Marketing Strategy	2006	Since the regional hub competition is extremely keen, the importance of the marketing is immeasurable. What is most important for the marketing is to carry out various sales activities under one unique strategy.	MOC, DGSC, DGAC	CMEA
		231 The development plan of PTP prepared by JICA should be put immediately into implementation for the earliest completion.	Improved PTP	2005 and onward	"Study for Development of Greater Jakarta Metropolitan Ports", JICA, 2003	MOC, DGSC, IPC-2	CMEA
		232 In order to realize a regional hub, an integrated port cargo flow development plan (Integrated Port Plan, IPP) should be formulated in accordance with the trade facilitation strategy (TFS), the competition strategy and regional hub strategy.	Investment Planning	2006	<p>Since the capacity and efficiency of a cargo flow would be decided by the weakest point along the cargo flow link, a cargo flow should be planned as one complete and continuous link. In this connection, full attention should be paid to the "Second Port Concept (SPC)" and the "Logistic Network System (LNS).</p> <p>SPC is the idea that in order to work together with and, at the same time, to compete with the existing old port (the First Port) with various and serious restrictions mostly due to the progress of urbanization of the hinterland city, a new port (the Second Port) with high locational freedom shall be built.</p> <p>A good example of the SPC is the pair of the Port of Bangkok and the Port of Laem Chabang in Thailand. In Japan, the Second Port is built on a big scale man-made-island built just in front of the First Port. Many big ports such as Yokohama, Kobe, Tokyo, Nagoya, Osaka, Hakata are examples of this type.</p>	MOC, DGSC, MOPW, DKI Jakarta	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 2 Investment In Infrastructure

	[A]	[B]	[C]	[D]	[E]	[F]	[G]
No.	Policy Measures	Action Plans	Outputs	Target Date	Back Ground	Executing Agency	Oversight
		<p>233 There is an optimum location for inland functional facilities (IFF) in relation with the port and road networks. In case when, by setting a particular IFF at a particular location, the capacity and/or the efficiency of the entire LNS are improved markedly, or the total investment in LNS is saved substantially, some encouraging and guiding measures are thought to be necessary. Thus, a system to provide encouraging and guiding measures to that kind of IFF should be established.</p>	Public involvement in IFF	2006	<p>LNS physically consists of roads and inland functional facilities (IFF) and is the concept that a port cargo flow system is not an aggregate of separate facilities but a mutually connected one complete flow system. Since the road construction generally funded by the public sector, while the construction of IFF generally by the private sector, road and IFF are, in most cases, planned and built separately. LNS emphasizes the importance of planning and implementing both road and IFF jointly.</p> <p>Public involvement in IFF is necessary.</p>	MOC, DGSC, DKI Jakarta, Private Sector	CMEA
2.4	Air Cargo Terminal	<p>241 A construction plan of a full- fledged air cargo terminal (ATP) should be formulated in accordance with the regional hub strategy. A step-by-step implementation plan should also be formulated.</p>	NACT	2006	<p>In order to become a regional hub, a gigantic air cargo terminal has been built in the surprisingly large site of the Kuala Lumpur International Airport. When SHIA will take off as a regional hub, much bigger terminal than existing one might be necessary. Hence, in addition to a full-fledged terminal plan, a step-by-step implementation plan needs to be prepared.</p>	MOC, DGSC, MOPW, Private Sector	CMEA
2.5	Funding Plan	<p>2351 For both the port and the airport investments, funding plans with mutually compatible implementation schedule of individual facilities should be formulated.</p>	Funding Plan	2006	<p>Not only the development plan but also the funding plan should be mutually compatible among individual elements, so that the one complete and continuous LNS be finally realized.</p>	MOC, MOPW, Private Sector	CMEA

Project : The Study on Trade Related Systems and Procedures in the Republic of Indonesia

Subject : Action Plan

Part 3 Technical and Budgetary Supports

No.	[A] Policy Measures	[B] Action Plans	[C] Outputs	[D] Target Date	[E] Back Ground	[F] Executing Agency	[G] Oversight
3.1	Sources of Supports						
311		Various supporting schemes currently provided by many international institutions and developed countries such as capacity building (CB), ODA, etc. are recommended to supply the needs for technical and/or budgetary supports in the reform works.	Technical and budgetary supports	Corresponding to respective requirements	Since many international institutions and developed countries are currently eager to develop trade facilitation measures and to provide them to developing countries, it is highly probable to get various knowhows on trade facilitation upon request.	OCC, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC	CMEA
3.2	Individual Supports						
321		In order to provide right supports to right issues at right time, an organized control of sources of supports and allocation of supports should be implemented by OCC.	OCC's involvement	2005 and onward	The trade facilitation reform would need either technical or budgetary supports or both depending on the situation of respective issues.	OCC, MOF, MOI/MOT, MOA, MOC, Private Sector	CMEA
3.3	Project Supports						
331		The establishment of the "Trade Facilitation Center (TFC)" through a project support is recommended. Assigned works of TFC could be development, research and training on those issues that involve more than two ministries/agencies such as formulation of legal system, information disclosure, IT development, human resource development, etc.	TFC	2005	An institution which takes care of technical bases common to related ministries/ agencies is necessary. The TFC can be operated as the permanent clerical office for the OCC along with its original assignments.	All the relevant ministries and agencies	CMEA
332		The formulation of the IPP and the confirmation of its feasibility through a project support is recommended.	IPP and its feasibility confirmation	2006	232 is repeated here recommending the utilization of a project support.	MOC, DGSC	CMEA
333		The formulation of the ATP and the confirmation of its feasibility through a project support is recommended.	ATP and its feasibility confirmation	2006	241 is repeated here recommending the utilization of a project support.	MOC, DGAC	CMEA